SKRZYDLATA POLSKA

NR 6 (709) ● 7. II. 1965 r. ● ROK XXI/XXXV ● CENA 2 ZŁ

W numerze:

- ALERT POD GIEWONTEM
- SZYBOWCOWY RAJD XX-LECIA
- POMOGLI MI POLACY
- ODMROŻENIA U LOTNIKÓW

Szybowcowe loty falowe nad Tatrami dają nie tylko możliwości uzyskania diamentów i rekordów wysokościowych, ale także kryją w sobie wiele niezapomnianych uroków, wrażeń i przeżyć estetycznych. O obozie falowym szybowników w Nowym Targu piszemy na str. 4—5.
Foto: Lucjan Stępień i Henryk Kucharski

VII KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

VII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL wystosował list o następującej treści do Premiera Józefa Cyrankiewicza:

Prezes Rady Ministrów
Honorowy Prezes Aeroklubu PRL
Obywatel Józef Cyrankiewicz
Warszawa

VII Krajowy Zjazd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, obradujący w dniu 24 stycznia 1965 roku w Warszawie, przesyła Wam Obywatelu Premierze serdeczne pozdrowienia.

Aktyw lotnictwa sportowego wyraża radość z wysokiej oceny rezultatów jego działalności dokonanej przez przedstawicieli Ministerstwa Obrony Narodowej. Cieszymy się, że organizacja nasza dokonała dalszych znacznych postępów w dziedzinie wychowywania i szkolenia kadr lotniczych i w rozwoju sportu lotniczego. Cieszymy się i jesteśmy dumni z osiągnięć sportowych naszych pilotów, którzy znakomitymi wynikami rozsławiają w świecie dobre imię naszej Socjalistycznej Ojczyzny.

W pełni zdajemy sobie sprawę, że osiągnięcia te stały się możliwe tylko dzięki troskliwej opiece, jaką nasze lotnictwo sportowe odczuwa ze strony Partii i Rządu i osobiście Obywatela Premiera.

Jednocześnie zaś mamy pełną świadomość niedociągnięć występujących w naszej dotychczasowej działalności i potrzeby dalszego, stałego doskonalenia naszej pracy, oszczędnego gospodarowania powierzonym nam mieniem państwowym i coraz skuteczniejszego wychowawczego oddziaływania na rzesze naszych członków.

Pragniemy zapewnić Obywatela Premiera, że dołożymy wszelkich wysiłków w rozwoju lotnictwa sportowego, aby nadal godnie wykonywać stawiane przed nami zadania rozwijania działalności naszej organizacji i wzmacniania siły obronnej naszej Ojczyzny.

w imieniu
VII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL
Prezes
Stefan Antosiewicz

MARSZAŁEK POLSKI MARIAN SPYCHALSKI PRZYJĄŁ PREZYDIUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

W związku z VII Krajowym Zjazdem Aeroklubu PRL, minister Obrony Narodowej Marszałek Polski Marian Spychalski w obecności wiceministra Obrony Narodowej, szefa Sztabu Generalnego WP gen. broni Jerzego Bordziłowskiego i I zastępcy szefa Głównego Zarządu Politycznego WP gen. dyw. Józefa Urbanowicza przyjął Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL z jego prezesem — Stefanem Antosiewiczem oraz wiceprezesami: Józefem Olszewskim i gen. dyw. pil. Czesławem Mankiewiczem.

Członkowie prezydium poinformowali ministra Obrony Narodowej o pracy Stowarzyszenia oraz o przygotowaniach do zjazdu.

Marszałek Polski Marian Spychalski przekazał kierownictwu oraz wszystkim członkom Aeroklubu PRL życzenia dalszych osiągnięć w rozwijaniu społecznej działalności obronnej oraz jak najlepszych wyników w rozwoju sportu lotniczego.

NOWE WŁADZE AEROKLUBU PRL

wybrane na VII Krajowym Zjeździe APRL w Warszawie, dnia 24 stycznia 1965 r.

Zarząd Główny

Prezes — STEFAN ANTOSIEWICZ
Wiceprezesi: mgr **JÓZEF OLSZEWSKI** i gen. dyw. pil. **CZESŁAW MANKIEWICZ**
Sekretarz generalny — ppłk pil. **KRZYSZTOF DONIGIEWICZ**
Skarbnik — mgr inż. **WIKTOR LEJA**
Zastępca skarbnika — mgr **JERZY R. KONIECZNY**
Członkowie: mgr **JAN ANTONISZCZAK** (Kraków), mjr pil. **BRONISŁAW ARABSKI** (Warszawa), mgr inż. **JULIAN BOJANOWSKI** (Warszawa), **JULIAN BUCZAK** (Wrocław), **JULIAN BURDZEL** (Rzeszów), prof. **ZYGMUNT FRANASZCZUK** (Gdańsk), mgr **CZESŁAW ŁOJKO** (Białystok), mgr inż. **EDWARD MAKULA** (Katowice), **FRANCISZEK MULARSKI** (Włocławek), **JÓZEF RUTKOWSKI** (Warszawa), mgr inż. **JAN STASZEK** (Warszawa), inż. **STANISŁAW WIELGUS** (Warszawa) i inż. **JAN ZWIERZYŃSKI** (Warszawa).

Główna Komisja Rewizyjna

Przewodniczący — gen. bryg. pil. **ROMAN PASZKOWSKI**
Zastępca przewodniczącego — mgr inż. **RYSZARD WITKOWSKI**
Członkowie: inż. **EDWARD LIPSKI**, mgr inż. **ZDZISŁAW REGUŁA** i mgr inż. **STANISŁAW SKRZYDLEWSKI.**

Sąd Honorowy APRL

Przewodniczący — ppłk pil. rez. **MEDARD KONIECZNY**
Zastępca przewodniczącego — mgr inż. **WITOLD RYCHTER**
Członkowie: doc. inż. **HENRYK GÓRKA**, red. **HENRYK JANKOWSKI** i mgr **KAROL MAJKOWSKI.**

DNIA 24 stycznia br w sali Klubu Oficerskiego w Warszawie odbył się VII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL, z udziałem delegatów 36 aeroklubów regionalnych i Klubu Seniorów Lotnictwa. Obrady zjazdu rozpoczęły się o godzinie 9.15. Po zagajeniu przez prezesa Aeroklubu PRL i wybraniu przewodniczącego obrad, którym został zastępca przewodniczącego Komisji Planowania mgr Józef Olszewski, powołano prezydium zjazdu. W jego skład weszli: wiceminister Obrony Narodowej szef Sztabu Generalnego gen. broni Jerzy Bordziłowski, minister Komunikacji — inż. Piotr Lewiński, I zastępca szefa Głównego Zarządu Politycznego WP — gen. dyw. Józef Urbanowicz prezes Ligi Obrony Kraju — gen. dyw. Franciszek Księżarczyk, Główny Inspektor Lotnictwa WP — gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju — gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz, gen. bryg. Bolesław Chocha, prezes Polskiego Czerwonego Krzyża — dr Irena Domańska, wiceprzewodniczący GKKFiT — Józef Rutkowski, zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców — Eugeniusz Końka, dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego — Mieczysław Gronek, skarbnik Aeroklubu PRL — mgr inż. Wiktor Leja, sekretarz generalny Aeroklubu PRL — ppłk pil. Krzysztof Donigiewicz, przewodniczący Zarządu Głównego Ochotniczych Straży Pożarnych — Marian Domagała, przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej Aeroklubu PRL — mgr inż. Zdzisław Reguła oraz prezes Aeroklubu PRL — Stefan Antosiewicz.

Ponadto na obrady lotników sportowych przybyli przedstawiciele przemysłu lotniczego, przedsiębiorstw lotniczych, oficerowie lotnictwa, działacze lotniczy oraz liczni dziennikarze Klubu Publicystów Lotniczych SDP.

Z kolei uczczono minutą ciszy pamięć tragicznie zmarłych członków Głównej Komisji Rewizyjnej Aeroklubu PRL — inż. Sławomira Makaruka (pilota doświadczalnego) i mgr inż. Ireny Kaniewskiej (konstruktora lotniczego).

Po wyborze poszczególnych komisji zjazdu dłuższe przemówienie wygłosił wiceminister Obrony Narodowej szef Sztabu Generalnego WP — gen. broni Jerzy Bordziłowski (publikujemy je w całości w następnym numerze naszego tygodnika). Po swoim przemówieniu generał Bordziłowski wręczył prezesowi Aeroklubu PRL sztandar nadany przez ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego. Po przejęciu go następnie przez poczet sztandarowy, minister Komunikacji inż. Piotr Lewiński wręczył dyplomy FAI im. Paula Tissandier'a. Otrzymali je: dyrektor LZN — Władysław Janica, prezes honorowy Aeroklubu Krakowskiego — mgr Jan Antoniszczak, prezes Aeroklubu Podkarpackiego — doc. inż. Henryk Górka, redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski" mgr Jerzy R. Konieczny, konstruktor szybowcowy SZD — mgr inż. Bogumił Szuba oraz dyrektor PLL LOT — inż. Jan Zwierzyński. Z kolei dyplomy FAI za ustanowione rekordy międzynarodowe otrzymali mgr inż. Adela Dankowska, Stanisław Kluk oraz inż. Ludwik Natkaniec. Gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz otrzymał Diamentową Odznakę Szybowcową, jako 117 pilot w naszym kraju.

Dyskusję delegatów na Krajowy Zjazd oraz przemówienia zaproszonych gości poprzedził referat prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza. Ponieważ ustępujący Zarząd Główny Aeroklubu PRL przedstawił delegatom sprawozdanie ze swej działalności w formie pisemnej, w tym także wyniki realizacji uchwał z poprzedniego Walnego Zgromadzenia i główne założenia programowe na przyszłość, dlatego też prezes Aeroklubu PRL ograniczył swoje wystąpienie do podstawowych elementów sprawozdania obrazujących zasadnicze kierunki działalności, uzyskanych wyników i zaistniałych niedociągnięć. Ponadto rozwinął i omówił główne założenia programowe.

W dyskusji wzięło udział 22 mówców, reprezentujących prawie wszystkie aeroklubu regionalne. Zabrał również głos prezes Ligi Obrony Kraju — gen. dyw. Franciszek Księżarczyk, który witając delegatów powiedział pod adresem lotnictwa sportowego wiele ciepłych słów i życzył uczestnikom zjazdu pomyślnych obrad.

Krajowy Zjazd przyjął i zaaprobował bilans za ubiegły okres oraz udzielił absolutorium ustępującemu Zarządowi Głównemu. Z kolei dokonano wyborów do Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, Głównej Komisji Rewizyjnej i Sądu Honorowego (patrz poniżej).

Krajowy Zjazd zakończył swoje obrady podjęciem uchwały aprobującej dotychczasową działalność Zarządu i zalecającej nowo wybranym władzom szereg konkretnych wniosków do realizacji (tekst uchwały opublikujemy w jednym z następnych numerów „Skrzydlatej").

Uczestnicy Zjazdu wystosowali także listy do Prezesa Rady Ministrów, Prezesa Honorowego Aeroklubu PRL Józefa Cyrankiewicza i Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Mariana Spychalskiego.

Na zjeździe podjęto ponadto rezolucję protestującą przeciwko przedawnieniu w NRF ścigania zbrodniarzy hitlerowskich.

Po zakończeniu obrad około godz. 20.30 odbyły się pierwsze plenarne posiedzenia Zarządu Głównego, Głównej Komisji Rewizyjnej i Sądu Honorowego APRL.

Na zdjęciu: Przemawia wiceminister Obrony Narodowej, szef Sztabu Generalnego, gen. broni Jerzy Bordziłowski.
Foto: B. Koszewski

OBLOT „KORMORANA"

Na lotnisku Aleksandrowice w Bielsku Białej odbył się 2 stycznia 1965 r oblot prototypu szybowca całkowicie metalowego SZD-27 „KORMORAN", konstrukcji inż. Józefa Niespała. Oblotu dokonał pilot doświadczalny — Adam Zientek. Holował pilot Kazimierz Duc na samolocie „Gawron".

(WN)

UWAGA UCZESTNICY Całorocznych Zawodów Szybowcowych

W najbliższym numerze (Nr 7/710) z datą 14 lutego br naszego tygodnika rozpoczniemy publikowanie wyników Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. Zamieszczone zostaną dokładne rezultaty wszystkich 428(!) uczestników.

Szybownictwo

* W Chińskiej Republice Ludowej istnieje obecnie 39 klubów szybowcowych. Kluby te są subsydiowane przez państwo. Ostatnio piloci chińscy ustanowili trzy nowe rekordy: pil. Chang Yi-jung na trasie 345,877 km (rekord kobiecy), pil. Yan Hui-mai w przelocie prędkościowym — 70,64 km/h (rekord kobiecy) i pil. Lin-Lien-chang na trasie 412,89 km (rekord męski).

Komunikacja i transport

* Ghana Airways z dniem 1 lutego br. wprowadziły na szlaki afrykańsko-europejskie samoloty typu VC-10, które zastąpiły dotychczas używane na tej trasie samoloty typu „Coronado" i „Britannia".

*

* W pięciolatce 1971—1975 radziecki „Aerofłot" wprowadzi do regularnej komunikacji nowe samoloty pasażerskie o prędkości ok. 2 500 km/h. Pasażerowie będą oglądać ziemię na ekranach telewizorów zainstalowanych w fotelach. Do r. 1970 „Aerofłot" będzie korzystać przede wszystkim z samolotów Ił-18, Tu-134 i Ił-62.

*

* Zakończono budowę nowego portu lotniczego Moskwy — Domodiedowo. Jest to największy port w Europie. Położony w odległości 40 km od Moskwy, port obsługiwać będzie wszystkie linie łączące stolicę ZSRR z Syberią, radziecką Azją środkową i Dalekim Wschodem. Domodiedowo będzie w stanie przyjmować i wyprawiać do 3 tysięcy pasażerów na godzinę.

*

* W ciągu dwóch lat radzieckie samoloty Tu-114 dokonały 190 lotów na trasie Moskwa — Hawana — Moskwa, przelatując 380 razy nad Oceanem Atlantyckim. Przewieziono około 18 tys. pasażerów i setki ton towarów.

*

* Na regionalnej konferencji NATO przyjęty został pięcioletni plan rozwoju komunikacji lotniczej dla Afryki i Oceanu Indyjskiego.

*

* Według danych IACO lotnictwo na świecie osiągnęło w roku 1964 rekordowe wyniki eksploatacyjne. Otóż towarzystwa lotnicze krajów należących do ICAO przewiozły w roku ub. — na swych liniach zagranicznych i krajowych — 156 mln pasażerów, czyli o 16% więcej niż w r. 1963. Lotniczy transport towarów wykazał w r. ub. wzrost 20%, w porównaniu z przyrostem 12% w roku 1963.

*

* Ambasador W. Brytanii we Francji wręczył premierowi Pompidou list premiera Wilsona, dotyczący projektu wspólnej budowy samolotu naddźwiękowego „Concorde". Jak się mówi w kołach dobrze poinformowanych, rząd brytyjski postanowił zaproponować Francji następującą procedurę: w pierwszej fazie ograniczyć się do wspólnej budowy 2—3 prototypów. Jeśli będą one udane i jeśli perspektywy ich zbytu będą dostatecznie wielkie, wówczas oba państwa przystąpiłyby do realizacji drugiej fazy, tzn. do seryjnej produkcji tych samolotów.

Astronautyka

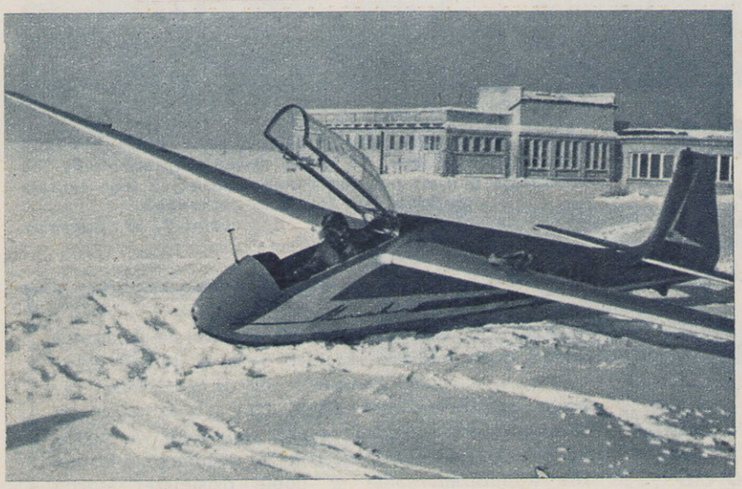
* W celu dalszego opanowania przestrzeni kosmicznej oraz zebrania danych doświadczalnych — w okresie od 11 stycznia do 1 marca br. przeprowadzane są w ZSRR próby z nowymi rodzajami rakiet nośnych do objektów kosmicznych. Rakiety te są wystrzeliwane w rejon Oceanu Spokojnego o średnicy 65 mil morskich.

Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ●

Jesień i zima w Aeroklubie Tatrzańskim w Nowym Targu są okresem „polowania" na diamenty wysokościowe. Na zdjęciu — samolot „Junak -2" i szybowiec „Mucha — Standard" za chwilę wystartują na tatrzańską falę.

HENRYK KUCHARSKI

ALERT POD GIEWONTEM



Powyżej: Kiedy lotnisko zasypie duży śnieg, startuje się niemal spod samych budynków portu.

Zaczyna dmuchać halny wiatr. Czym prędzej trzeba więc wyhangarować szybowce. Foto: „SP" — Henryk Kucharski (4).

Poniżej: Wojciech Mozdyniewicz (w kabinie) ma na swym koncie już kilka przewyższeń ponad 5 000 m i wiele doświadczenia w lotach falowych nad Tatrami. Obok stoi Andrzej Tejchman (z Aeroklubu Częstochowskiego), jeden z uczestników obozu falowego.

REPORTERSKI los zapędził mnie do Nowego Targu. Miałem napisać o istniejącym tam obozie falowym dla szybowników. Z miejscowej poczty dzwonię na odległe o 3 km od rynku lotnisko Aeroklubu Tatrzańskiego.

— Czy moglibyście przysłać po mnie jakiś pojazd?

— Bardzo chętnie — odzywa się głos w słuchawce. — Jest to jednak niestety, niemożliwe. Droga jest całkowicie zawiana. Samochód już nam zdążył ugrzązć w śniegu.

Wybieram się więc pieszo. Orzeźwiający spacer po męczącej podróży wcale mnie nie przeraża. Natomiast po sposobie ubrania już na odległość widać we mnie typowego cepra. W Warszawie jednak było ciepło i padał deszcz. Tu natomiast zima i śnieg po pachy. Ze zmarzniętymi nogami, w pantoflach pełnych śniegu, docieram wreszcie do pięknych i obszernych, lecz nie w pełni wykorzystywanych zabudowań lotniskowych. Ludzi tu niewiele, ale za to uprzejmi. Ciepły pokój i czysta pościel jest najlepszym powitaniem, jaki sprawia mi pełniący tymczasowe obowiązki kierownika Aeroklubu Tatrzańskiego mgr Zdzisław Olszański.

Jak człowiek wypocznie, ogląda się za jedzeniem. Na miejscu można jednak najwyżej napić się przegotowanej wody. To trochę mimo wszystko za mało. Razem więc z niewielką grupką amatorów diamentowych przewyższeń udaję się do Orkanówki w centrum miasta.

— Na ogół do miasta jeździmy aeroklubową „Nysą" — mówią. — Raz na dzień, po lotach, na obiad. Resztę posiłków przyrządzamy sobie sami. Nic to. Byle tylko była fala. Wtedy z niezbyt przepełnionym żołądkiem i o diament łatwiej.

— Ano.

O samym obozie falowym najlepiej pomówić z szefem wyszkolenia **Józefem Jaworskim.** — Nie można powiedzieć, żeby APRL zapomniał o tatrzańskiej fali — zaczyna. — Najwyżej nie o wszystkim pamięta. Inż. Stanisław Kostka doprowadził do porządku lotniczą aparaturę radiową. Jednak sześć obecnie posiadanych radiostacji, w tym 1 na ziemi, 1 w rezerwie, a 1 już nie pracująca, nie wystarcza. Zdecydowano się nareszcie na przydzielenie na czas obozu bardzo przydatnego przy holu na falę „Gawrona". Przydałby się taki samolot na stałe w Nowym Targu, a już specjalnie w okresie odwilży. Posiadany „Junak-2" nie zawsze może wystartować. Oddelegowano do holowania instruktorów Stanisława Marlińskiego, a potem Włodzimierza Jesionowskiego oraz do obsługi naziemnej mechanika samolotowego Jerzego Rosę. Obecnie posiadany sprzęt — 3 „Muchy Standard" z łącznością radiową, 2 „Muchy-100" bez takiej łączności oraz „Bocian" bez aparatury tlenowej, z których nie lata 1 „Mucha Standard" i 1 „Mucha-100" — to trochę za mało. Planem minimum winno być: 5 „Much Standard", 1 „Bocian" i 1 „Foka", wszystkie z łącznością radiową i aparaturą tleno-

wą. Przydałaby się też większa ilość barografów. Wiele radości, a pewno i rekordy przyniósłby „Bocian" stratosferyczny, który ciągle czeka w Krośnie na ukończenie przeróbki. Do Nowego Targu warto by też wreszcie ściągnąć ofiarowane przez wojsko dwa kombinezony wysokościowe, które butwieją w magazynach na Gocławiu i w Krośnie. Godne wielu starań są zamierzenia idące w kierunku zainstalowania stacji meteorologicznej przez PIHM na lotnisku w Nowym Targu, która zapewni dokładne prognozy falowe.

Można by tak jeszcze wiele. Rozmowa taka jednak pokrzepia. Bez względu na obiektywne racje, którym tu raczej trudno zaprzeczyć, widać w niej troskę o najlepsze efekty nie tylko obozu falowego, ale i o maksymalne wykorzystanie tatrzańskiej fali w okresie całego roku.

Z trwającego oficjalnie od 1 listopada ub. roku obozu falowego skorzystało do połowy stycznia 35 pilotów z całej Polski, w tym 17 pilotom zapewniono wyżywienie na ogólnie przyjętych zasadach. Wylatali oni 125 godzin na szybowcach i 45 godzin na samolotach. Z wszystkimi przeprowadzono loty kontrolne. Czterech pilotów zrobiło uprawnienia do lotów wysokościowych. Tylko jednak Jerzy Łącki z Warszawy, Stanisław Jaworski z Krakowa, Leszek Szutowski z Bydgoszczy i Bolesław Zoń z Częstochowy uzyskali diamenty za przewyższenie ponad 5 000 m (nie liczę tu przewyższeń treningowych). Wielu pilotów po prostu nie miało szczęścia trafić na odpowiedni dzień falowy, choć było ich w zeszłym roku sporo, a mianowicie: 8.X, 9.X, 10.X, 12.X, 24.X, 15.XII (bardzo silna fala), 16.XII i 29.XII. Wszystkie one dawały możliwość uzyskania diamentów. Już pierwszy rzut oka na to zestawienie mówi, że gdyby obóz falowy rozpoczął się w październiku, to diamentowy bilans byłby o wiele bardziej korzystny.

☆

Od tych refleksyjnych rozważań przejdźmy jednak do pilotów oczekujących na falę i diamentowe przewyższenie oraz do codziennej działalności na lotnisku Aeroklubu Tatrzańskiego, wynikającej z zorganizowanego tam obozu falowego.

Jest wtorek 12 stycznia 1965 roku. Tatry i cały ich rejon toną w śniegu i słońcu. Błękitne niebo każe myśleć o wiośnie. Kryształowe powietrze wisi nieruchomo nad lotniskiem, pozwalając nałykać się sobą do woli. Miejscowi wietrzą sensację. Dopiero jednak telefon z Kasprowego Wierchu wprawia wszystkich obozowiczów w niemałe podniecenie — wiatr z kierunku S o sile 7 m/sek. z tendencją do wzrostu. Sytuacja baryczna typowo przedfalowa — na zachód od Polski rozległy głęboki niż przesuwający się w kierunku naszego kraju. Padają zakłady — będzie jutro fala czy też jej nie będzie? Sprzętu stojącego ciągle w pogotowiu nie trzeba na szczęście przygotowywać. Wieczorem telewizyjny Wicherek ukazuje idealną sytuację na swej mapie. Jest pewny halnego z kierunku S. W nocy wszyscy śpią. A na Kasprowym wieje 18 m/sek. z kierunku S. Fala na całego.

Rankiem 13 stycznia uczestnicy obozu i miejscowi piloci z szefem wyszkolenia Stanisławem Jaworskim na czele spotykają się na lotnisku. Ciepłe ubrania. Szybowce z hangaru. Spadochrony. Radiostacje. Barografy. Zapalił nawet „Junak". Pierwszy start na falę prosto w słońce i Tatry. U zawiadowcy pali się świeczka na pomyślność lotu.

Komunikat z Kasprowego niestety nie potwierdza przewidywań z dnia poprzedniego. Masy zalegającego powietrza nie zdradzają żadnych tendencji do szybkiego przemieszczania się. Wiatr na Kasprowym co prawda południowy, ale tylko 10 m/sek. Za mało. Pilot-sonda Wojciech Mozdyniewicz, kilkakrotny już tylko w ostatnim okresie zdobywca przewyższeń 5 000 m, również potwierdza przez radio brak wznoszeń falowych.

„Jesteśmy nad Zakopanem. Wysokość 1 400 m. Junak nie może się wdrapać wyżej. Fali brak. Wyczepiam się. Metr opadania. Jest fantastyczny, ale tylko widok na Tatry i Zakopane" — żartuje w końcu. Za 15 minut ląduje przy czarnej literze T.

Jeszcze wszyscy czekamy, łudzimy się, że może jednak dmuchnie upragniony wiatr. Bądź co bądź do wieczora jeszcze daleko. Tymczasem przyjeżdżają łowcy diamentów z Polski. Czekają. Wreszcie dają upust swym rozczarowaniom. Lepiej, że Wicherek tego nie słyszy. Kolejny sen o fali rozwiewa nieprzychylna rzeczywistość. Feralna trzynastka straciła kolejną okazję, by być szczęśliwą.

WNIOSKI

Kilkudniowe obserwacje pracy na lotnisku w Nowym Targu w okresie zimowym, rozmowy z pracownikami Aeroklubu Tatrzańskiego i pilotami przyjeżdżającymi na tatrzańską falę po diamenty, pozwalają na wysunięcie pewnych oczywistych wniosków.

Są ludzie. Nie za wielu ich, ale dają sobie radę. Poważni, znający dobrze swój zawód i specyfikę pracy. Jednocześnie kochający lotnictwo, pełni dlań poświęcenia i ofiarności. Po latach walk i zmagań mają minimum sprzętu koniecznego do zdobywania przez pilotów z całej Polski diamentów na tatrzańskiej fali. Widać tu wyraźnie pomoc Aeroklubu PRL.

Skłonny jestem jednak powtórzyć za nimi, że ta pomoc jest niewystarczająca. Rzecz nie ma się bynajmniej w nowych, wygórowanych funduszach czy niedostępnym praktycznie sprzęcie, lecz w dobrej woli i organizacji. A tego można chyba i trzeba wymagać od odpowiedniej komórki ZG Aeroklubu PRL.

Należy więc:

● zapewnić większą ilość sprzętu na okres jesienno-zimowy, kiedy to najczęściej występuje fala. Powinien to być sprzęt z innych aeroklubów lub ośrodków, które w tym czasie nie prowadzą lotów.

● miejscowy hangar wypełnić całkowicie i wyłącznie pełnosprawnym i odpowiednio wyposażonym sprzętem dla odbywania lotów falowych — samolotami holującymi „Gawron" i szybowcami — „Mucha Standard" (do przewyższeń diamentowych), „Foka" (do przelotów z fali), „Bocian" (do lotów kontrolnych), „Bocian" stratosferyczny (do lotów rekordowych).

● oddelegować z innych jednostek odpowiednią ilość potrzebnych mechaników i zabezpieczyć obóz falowy w pilotów holujących (ewentualnie społecznych).

● zainteresować obozem pilotów z całej Polski i zapewnić im wyżywienie na ogólnych zasadach oraz ciepłą odzież do lotów wysokościowych (kurtki, buty).

● czekać spokojnie na diamenty, które posypią się jak z rogu obfitości.

P.S. Z tego co w ostatnich latach napisano na łamach „Skrzydlatej Polski" na temat tatrzańskiej fali i jej wykorzystania przez szybowników, można by napisać książkę. Byłaby to jednak książka nieciekawa, bowiem jej poszczególne rozdziały nie różniłyby się między sobą co do treści i uwag. Warto, by APRL wypowiedział się oficjalnie i publicznie w tym zakresie, szczególnie zaś na temat „Bociana" stratosferycznego, skafandrów wysokościowych i lotów rekordowych.

Tak wygląda w całej swej krasie tatrzańska fala, marzenie wielu pilotów szybowcowych, źródło diamentów i rekordów wysokościowych. Wyraźnie widoczne piękne soczewki i groźne, postrzępione rotory oraz pasmo wysokich Tatr.
Foto: Józef Dankowski

Co mówi o obozie, możliwościach lotów falowych i samej fali tatrzańskiej STANISŁAW JÓZEFCZAK — b. rekordzista świata i aktualny rekordzista Polski w lotach wysokościowych

FALA tatrzańska występująca przy wiatrach wiejących z kierunków 150° — 230° pozwala uzyskiwać nie tylko przewyższenia diamentowe, ale również, jak tego jestem pewien, pobić wszystkie szybowcowe wysokościowe rekordy świata.

Od lat osobiście czynię wiele prób i obserwacji tej fali, które skrupulatnie opracowuję. Znam wiele jej właściwości i kaprysów. Schodziłem np. nad Zakopanem do wysokości zaledwie 600 m i nabierałem ponownie wysokości. Ma to jak wiadomo duże znaczenie przy rekordach przewyższenia.

Przy odpowiednio silnym wietrze (ca 30 m/sek na Kasprowym Wierchu) z najkorzystniejszego kierunku (S ± 10°) fala nosi na pewno ponad 15 000 m (największa zanotowana na Kasprowym Wierchu w ostatnich latach siła wiatru południowego wynosiła 42 m/sek). Dodać trzeba, że wiatr wiejący z kierunku S z siłą 14—15 m/sek pozwala już na uzyskanie wysokości 6 000 — 7 000 m, natomiast o sile 18—20 m/sek daje możliwość otów powyżej 10 000 m.

Zdecydowanie też nosi fala przy wiatrach wiejących z kierunków południowo-wschodnich i pozwala bez trudu uzyskiwać diamentowe przewyższenia. Natomiast fala występująca przy wiatrach południowo-zachodnich, charakteryzująca się bardzo dużą ilością soczewek, jest bardzo kapryśna i trudna i jak dotąd nie pozwoliła uzyskać większych wysokości niż ok. 5 000 m.

Zjawisko zafalowania występuje też nad pasmem Gorców przy wiatrach północnych. Dotychczasowe doświadczenia wykazują, że można na niej uzyskiwać przewyższenia 3 000 m.

Realne wydają mi się, nawet na dotychczas dostępnym w Nowym Targu sprzęcie, przeloty docelowe 300 km na północ oraz wzdłuż gór, szczególnie w kierunku Kłodzka i Jeleniej Góry. Przy odpowiedniej fali możliwe jest pobicie rekordu świata w przelocie po trasie trójkąta 100 km Nowy Targ — Morskie Oko — Szczawnica — Nowy Targ.

Wszystkie te perspektywy wymagają, być może, długotrwałego treningu i licznych prób. Są jednak młodzi i chętni piloci. Trzeba nam tylko odpowiedniego sprzętu. Dotychczasowe poczynania APRL-u w tym względzie nie są jednak, niestety, wystarczające.

20 LAT TEMU

(5)

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU

mjr mgr IZYDOR KOLIŃSKI

W POŚCIGU ZA NIEPRZYJACIELEM

W drugiej fazie styczniowej ofensywy główne zgrupowanie 1 Frontu Białoruskiego nacierało w ogólnym kierunku na Poznań, natomiast prawemu skrzydłu w składzie 47 armii i 1 armii WP nakazano rozwijanie pościgu za wycofującym się nieprzyjacielem w kierunku Bydgoszczy.

W tym celu już 19 stycznia, zaraz po defiladzie w Warszawie, poszczególne jednostki 1 armii WP rozpoczęły marsz na północno-zachód. 23 stycznia 1 Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte, współdziałając ze 125 radzieckim korpusem armijnym, wykonała uderzenie na Toruń, a następnie wyruszyła na Bydgoszcz.

Do 26 stycznia Bydgoszcz została wyzwolona i w dwa dni później 1 armia polska otrzymała nowe zadanie. Armia miała bowiem podjąć dalszy marsz w kierunku Wielowicz, Zakrzewa i Jastrowia. A więc stanęła przed armią perspektywa ciężkiego boju o przełamanie Wału Pomorskiego. Ponadto otrzymała ona zadanie wraz z posuwającym się na jej prawym skrzydle 2 korpusem kawalerii radzieckiej osłony północnego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego.

Na lewo od polskiej armii rozwijała natarcie w kierunku Piły i Wałcza 47 armia.

30 stycznia żołnierze polscy przekroczyli starą granicę polsko-niemiecką i rozpoczęli w ten sposób dzieło przywracania prastarych ziem Pomorza Zachodniego do Macierzy.

Jeszcze tego samego dnia oddziały pierwszorzutowe stoczyły krwawy bój z jednostkami hitlerowskimi broniącymi Złotowa, a na drugi dzień w szybkim marszu osiągnęły rzekę Gwdę, za którą rozciągały się punkty oporu pasa przesłaniania tzw. „Wału Pomorskiego". Główna rubież obronna znajdowała się około 20 km na zachód od Gwdy. Przebiegała ona od Szczecinka na północy, wzdłuż jezior Dobre, Zdbiczno, Smolno, Lubianka, następnie dochodziła do Wałcza, stąd linia schronów skręcała do m. Tuczno, ciągnęła się wzdłuż dolnego biegu rzeki Drawy, północnego brzegu Noteci, aż do Gorzowa Wielkopolskiego. Trzecią rubież Wału Pomorskiego stanowiła pozycja ryglowa, biegnąca od stacji kolejowej Nadarzyce przez Wierzchowo, Żabin, Borujsko, Osla, Łowicz Wałecki i Kalisz Pomorski. Dalej na południe od Wału Pomorskiego ciągnęły się potężne żelbetonowe schrony Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego, mającego za zadanie osłonę kierunku berlińskiego od wschodu.

Ponadto wzdłuż zachodniego brzegu Odry rozbudowana była tzw. „Linia Odrzańska". Podczas przygotowania do napaści na Polskę system ten zabezpieczał koncentrację armii hitlerowskiej. Natomiast w 1945 roku umocnienia jego miały stanowić zaporę i osłonę terytorium Niemiec przed natarciem wojsk radzieckich i polskich ze wschodu.

„Na kierunku działania 1 armii pasa przesłaniania broniły jednostki 15 dywizji piechoty SS „Lettland" oraz kilka innych samodzielnych oddziałów, wzmocnionych artylerią". W głębi rozlokowane były dalsze związki taktyczne wchodzące w skład Grupy Armii „Wisła", które w oparciu o system fortyfikacyjny miały osłonić i utrzymać Pomorze Zachodnie.

Przed 1 armią WP i jej sąsiadami stanęło nie lada zadanie. Pokonanie oporu przeciwnika broniącego się na zawczasu przygotowanych pozycjach i w terenie nieznanym, nadto w warunkach zimowych, wymagało dużego wysiłku wszystkich rodzajów wojsk. Szczególnie zachodziła potrzeba użycia do działań lotnictwa.

Dotychczas na korzyść armii na jej szlaku od Warszawy do Bydgoszczy i dalej do pozycji przednich Wału Pomorskiego wykonywały zadania wg swego przeznaczenia jednostki lotnictwa pomocniczego. Na przykład 103 eskadra łącznikowa już 19 stycznia przebazowała się z rejonu Warszawy w okolice Płocka na lotnisko Sanniki, a w dniu następnym lądowała pod Brześciem Kujawskim, skąd załogi oprócz zadań o charakterze łącznikowym prowadziły jednocześnie rozpoznanie w celu ustalenia miejsc wycofujących się wojsk nieprzyjaciela. Podczas wykonywania jednego z takich zadań został zestrzelony przez myśliwca niemieckiego i poległ ppor. Gierasimow. Następnie eskadra wykonała wiele zadań z lotniska w Bydgoszczy, a potem z okolic Złotowa.

W międzyczasie wraz z przesuwaniem się linii frontu na zachód rozpoczęło się również przebazowanie jednostek lotnictwa bojowego.

PRZEBAZOWANIE 4 MDL NA LOTNISKO W BYDGOSZCZY

23 stycznia rozpoczęło się przebazowanie dywizji na doraźnie przygotowane lotniska: Sanniki — 27 km na południowy wschód od Płocka i Gaj — 10 km na wschód od Sochaczewa. Sztab dywizji rozmieścił się we wsi Osmolin w pobliżu lotniska Sanniki.

Pierwsze rzuty powietrzne pułków przyleciały na nowe lotniska 24 stycznia. Przelot pozostałych rzutów z powodu pogorszenia się warunków atmosferycznych przeciągnął się na następne dni. Wraz z tym przeciągało się również przebazowanie rzutów kołowych.

W takiej sytuacji dywizja nie mogła przystąpić do wspierania wojsk lądowych rozwijających pościg za nieprzyjacielem. Ostatecznie pozostała część sprzętu bojowego i stanu osobowego przebazowały się dopiero 28 stycznia. Z dniem tym dywizja mogła wznowić loty bojowe, ale w międzyczasie linia frontu odsunęła się do 200 km od nowego miejsca dyslokacji i znów powstała konieczność dalszego przebazowania.

Na kolejne miejsce postoju wyznaczono dywizji historyczne lotnisko w Bydgoszczy. Tu bowiem w styczniu 1920 roku lądowały pierwsze w historii Pomorza samoloty polskie z eskadry ppłk. Jana Kieżunia. Eskadra ta wspierając wówczas działania 15 dywizji piechoty była pierwszą jednostką polskiego lotnictwa, której przypadł udział w wyzwalaniu z długoletniej niewoli Pomorza Wschodniego.

W dwadzieścia pięć lat później, 1945 roku, także w styczniu niósł wolność Pomorzu, ale tym razem już całemu, żołnierz radziecki i żołnierz polski wspierany przez samoloty radzieckie oraz samoloty trzech pułków bojowych i jednostek pomocniczych ludowego Lotnictwa Polskiego.

Instruktorzy radzieccy 1 plm „Warszawa": Bujewicz (z lewej) i Kalinowski. Zdjęcie archiwalne

Lotnisko w Bydgoszczy miało więc przyjąć znów samoloty z szachownicami biało-czerwonymi, skąd startować one miały zarówno do wyzwolenia Pomorza Wschodniego jak i Pomorza Zachodniego.

Natychmiastowe jednak przetransportowanie całego sprzętu i samolotów w warunkach zimy nie było takie proste. Ponadto lotnisko w Bydgoszczy wymagało pewnych prac inżynieryjnych, przede wszystkim trzeba było usunąć kilkadziesiąt lejów po wybuchach artyleryjskich i szkody spowodowane tu w urządzeniach lotniskowych przez uciekających Niemców. Rozpoczęcie natomiast działań 1 armii WP w dniu 29 stycznia w kierunku Wielowicz, Zakrzewa, Jastrowia wymagało wsparcia lotniczego.

W związku z tym dowódca dywizji 30 stycznia rozkazał 1 i 3 pułkowi przebazować do Bydgoszczy najpierw po 4 samoloty i natychmiast przystąpić do rozpoznania w rejonie: z prawa Złocieniec, z lewa Człopa, na głębokość do rzeki Odry. Przebazowania pozostałych samolotów i sprzętu miano dokonać w następnych dniach. Jednak z powodu pogorszenia się warunków atmosferycznych zdołały przelecieć tylko samoloty 3 pułku, natomiast przebazowanie pozostałego sprzętu i stanu osobowego dywizji znacznie się przeciągało.

W pierwszych dniach lutego nastąpiły dni mgliste z przelotnymi opadami. Na lotnisku Sanniki zwały śniegu utrudniały wystartowanie samolotom. Dlatego też 1 pułk nie mógł wykonać rozkazu dowódcy dywizji z 30 stycznia i zmuszony był czekać na poprawę pogody. Również przerzut pozostałego sprzętu transportem samochodowym napotykał duże trudności, bowiem drogi wówczas przeciążone były taborami wojsk lądowych.

W drugim tygodniu lutego nawierzchnia lotniska w Sannikach uległa poprawie. Polepszyła się także pogoda. W związku z tym przybyły tu przed trzema dniami 2 pułk wystartował 9 lutego na lotnisko Bydgoszcz. Po czterech dniach przyleciały do Bydgoszczy również 22 samoloty 1 pułku, a 19 lutego przybył pozostały sprzęt.

W ten sposób przebazowanie dywizji trwało prawie trzy tygodnie, co przede wszystkim spowodowane zostało trudnymi warunkami atmosferycznymi.

Sztab 4 mieszanej dywizji lotniczej i dowództwo poszczególnych pułków. Siedzą od lewej: płk A. Romeyko, gen. bryg. Smaga (dowódca dywizji) i dowódca 3 pułku lotnictwa szturmowego; w drugim rzędzie siedzi dowódca 1 plm „Warszawa" (drugi od lewej) — ppłk I. Tałdykin; stoją — kpt. O. Matwiejew (pierwszy od prawej), kpt. Gaszyn (drugi), czwarty — kpt. Bojow, piąty — por. Lisiecki, siódmy — kpt. Kitajew. Zdjęcie archiwalne

CIĄG DALSZY NASTĄPI

KRONIKA LOTNICZA

1944 – 1964

Opracował J. R. KON

1959 ROK (ciąg dalszy)

12 marca

● Zmarł Mistrz Sportu Zbigniew Chronik, jeden z pionierów polskiego spadochroniarstwa.

*

17 marca

● W Lesznie powstało Koło Przyjaciół Centrum Szybowcowego.

*

19 marca

● Eugeniusz Wielgoszewski z Aeroklubu Gdańskiego ustanowił pierwszy polski rekord w kategorii modeli silnikowych zdalnie sterowanych (wielokanałowych) — 22 min. 58 sek.

*

26 marca

● Promocje absolwentów oficerskich szkół lotniczych w Dęblinie i Radomiu.

*

8 kwietnia

● „Skrzydlata Polska" opublikowała 300-ny Biuletyn Aeroklubu PRL.

*

● Pierwsze przeloty w Centrum Szybowcowym w Lesznie.

*

10 kwietnia

● Francuskie Linie Lotnicze „Air France" otworzyły regularne połączenie lotnicze Paryż — Warszawa.

*

11 kwietnia

● Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych obchodziła 14-lecie swego istnienia.

*

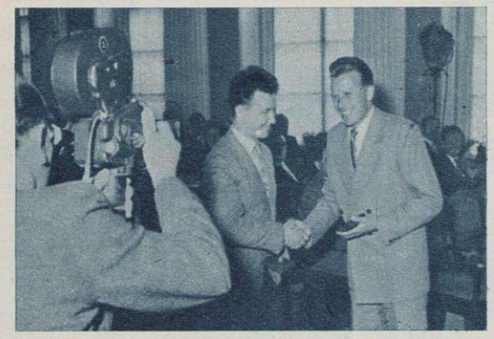
12 kwietnia

● III Walne Zgromadzenie Sprawozdawcze Aeroklubu PRL w Warszawie.

*

25 kwietnia

● W Muzeum Techniki w Warszawie otwarto wystawę modeli sputników radzieckich wystrzelonych w latach 1957 — 1958.



Edward Makula i Adam Witek, posiadacze Medalu Tańskiego za lata 1957 i 1958. Chwila po wręczeniu medali. Foto: B. Koszewski (2)

*

1 maja

● Pierwszy start balonu „Katowice" Aeroklubu Śląskiego.

*

10—14 maja

● W Krośnie rozegrano IV Mistrzostwa Polski Modeli Latających z udziałem 35 zespołów z aeroklubów regionalnych. Zespołowo zwyciężyła trzecia drużyna Warszawy.

*

21—23 maja

● W Warszawie odbyła się II Ogólnopolska Konferencja Techniki Rakietowej i Astronautyki, zorganizowana prze PTA.

*

25 maja

● Na lotnisku Okęcie w Warszawie demonstrowano francuski samolot odrzutowy „Caravelle" towarzystwa „Air France".

25—30 maja

● W Krakowie rozegrano XI Lot Południowo-Zachodniej Polski z udziałem 20 załóg. Rozegrano 5 konkurencji. Zwyciężyła załoga CWL: M. Dąbkowski i Wł. Wójcicki na samolocie Jak-18.

*

25 maja — 1 czerwca

● Udział delegacji polskiej (S. Antosiewicz, M. Goszczyński, T. Rejniak i K. Donigiewicz) w 52 Konferencji Generalnej FAI w Moskwie. Prezes APRL został wybrany wiceprezydentem FAI.

*

26 maja

● Mistrz Sportu Józef Wójcik dokonał skoku doświadczalnego z myśliwskiego samolotu odrzutowego, przy pomocy fotela wyrzucanego (na wysokości 2 000 m).

*

31 maja

● Adam Witek zdobył trzecie miejsce w mistrzostwach szybowcowych Austrii.

*

31 maja — 3 czerwca

● W Lesznie rozegrano VII międzynarodowe zawody modeli latających z udziałem ekip Bułgarii, Czechosłowacji, Jugosławii, Koreańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, NRD, Węgier i Polski. Drużynowo zwyciężyli Czechosłowacy. Ekipa polska zajęła trzecie miejsce.

*

1 czerwca

● PLL LOT podejmują regularną komunikację lotniczą na trasie Warszawa — Amsterdam.

*

7 czerwca

● Zawody balonów wolnych o puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich. Zwyciężył Zbigniew Burzyński.

*

7 — 28 czerwca

● W Lesznie rozegrano V Szybowcowe Mistrzostwa Polski z obsadzie międzynarodowej z udziałem 41 zawodników, w tym 4 pilotów zagranicznych: po

Na starcie V Szybowcowych Mistrzostw Polski w Lesznie (czerwiec 1959 r.).

1 z Austrii, Czechosłowacji, Jugosławii i Węgier. Rozegrano 11 konkurencji. Tytuł mistrzowski zdobył Jerzy Popiel z Jeleniej Góry. W czasie mistrzostw przeleciano na szybowcach 100 000 km i wylatano 2 800 godzin.

● Na XXVIII Międzynarodowych Targach Poznańskich polski przemysł lotniczy zademonstrował m. in. prototyp szybowca metalowego M-3 „Pliszka".

*

17—21 czerwca

● Udział reprezentacji Polski w „Europejskim Locie FAI" (3 załogi na samolotach Jak-18). Najlepsze miejsce z polskich załóg — 27 — zajęli: J. Derkowski i A. Matheus.

*

28 czerwca

● W Szczecinie odbyła się z okazji Dni Morza parada lotnictwa Marynarki Wojennej.

*

29 czerwca — 5 lipca

● W Łodzi rozegrano samolotowe mistrzostwa Polski juniorów z udziałem 31 załóg. Tytuł mistrzowski zdobył Jerzy Kondraciuk z Białegostoku.

(c. d. n.)

Mała ENCYKLOPEDIA lotników polskich

ZDZISŁAW PRZYJEMSKI

URODZIŁ się 21 listopada 1927 r. w miejscowości Skakuny, dawne woj. wileńskie. Na szybowcach zaczął latać w lipcu 1945 r. w Inowrocławiu. Tam też uzyskał kategorię A i B pilota szybowcowego. W roku 1948 uzyskał Srebrną Odznakę Szybowcową (nr 243). W 1947 r. ukończył kurs pilotażu samolotowego w Ligocie Dolnej. W 1949 r ukończył z drugą lokatą Centralną Szkołę Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach. Uprawnienia instruktora otrzymał w 1950 r. Po ukończeniu szkoły pracuje jako starszy instruktor szybowcowy w Lisich Kątach, a następnie jako szef wyszkolenia w Szkole Szybowcowej Nowy Młyn (do marca 1950 r.). Z kolei jest starszym instruktorem w Wyczynowej Szkole Szybowcowej Żar. Na centralnych pokazach lotniczych w 1950 r. demonstrował szybowiec typu „Kaczka".

W 1951 uczestniczył w VIII Krajowych Zawodach Szybowcowych, na których zajął 6 miejsce. W tym samym roku zdobywa Złotą Odznakę Szybowcową (nr 19). Od 1951 do 1953 r. pracuje jako szef wyszkolenia Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu. Dnia 29 maja 1953 roku wykonał na szybowcu „Mucha" przelot otwarty z Lisich Kątów do miejscowości Czerlany koło Gródka Jagiellońskiego (ZSRR), pokonując odległość 536 km. Tym przelotem uzyskał trzeci diament i jednocześnie zdobył Diamentową Odznakę Szybowcową jako czwarty pilot w Polsce i 15 na świecie.

Startując na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie w 1953 r. zajął szóste miejsce.

Dnia 28 kwietnia 1954 r. wraz z pasażerem ustanowił krajowy rekord szybowcowy w przelocie docelowo-powrotnym Lisie Kąty — Poznań — Lisie Kąty, na szybowcu dwumiejscowym „Bocian", pokonując odległość 342 km. W miesiącach od maja do grudnia 1955 roku przebywał w Chińskiej Republice Ludowej (Czan-tia Kou). Tam to wraz z innymi polskimi specjalistami pracował jako instruktor szybowcowy, tworząc sport szybowcowy ChRL.

W 1957 r. uczestniczył w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, na których zajął wysoko notowane — trzecie miejsce. Jest członkiem ekipy polskiej na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Lesznie (1958 r.). W 1959 r. startuje w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, gdzie tym razem zajmuje 33 miejsce. Do 1964 r. pracuje zawodowo jako instruktor pilot w Aeroklubie Kujawskim w

Inowrocławiu. W 1964 r. przechodzi do pracy poza lotnictwem.

W 1956 r. odznaczony został Srebrnym Krzyżem Zasługi: w tym samym okresie otrzymał Chiński Medal Przyjaźni. Członek Szybowcowej Kadry Narodowej. Jako statysta brał udział w filmie o tematyce szybowcowej „Pierwszy start". Ma uprawnienia instruktora pilota szybowcowego i samolotowego I klasy. Na szybowcach wylatał 1342 h, a na samolotach 2343 h. (m).

WIERA KAMIŃSKA

URODZIŁA się 19 lutego 1936 r., w miejscowości Dzierniakowo, powiat Białystok; z domu Czemiel. Maturę zdobyła w 1959 r w Białymstoku.

Szkolenie szybowcowe rozpoczęła w 1952 r. w żeńskiej szkole szybowcowej w Lęborku, gdzie uzyskała III klasę pilota szybowcowego. W 1953 roku pracowała jako referent wyszkoleniowo-techniczny w Aeroklubie Białostockim; w tymże roku była też na kursie spadochronowym w Nowym Targu. Rok później rozpoczęła w AB szkolenie samolotowe. W 1955 r. ukończyła kurs instruktorów samolotowych w Centrum Wyszkolenia Lotniczego we Wrocławiu i od października tego roku rozpoczęła pracę w Aeroklubie Białostockim na stanowisku instruktora — pilota samolotowego, którą to funkcję pełni tam do chwili obecnej.

Srebrną odznakę szybowcową zdobyła w 1956 r. (nr 1039), złotą — w 1961 r. (nr 341), a diamentową w 1964 r. (31. XII.) Startowała w III Samolotowych Mistrzostwach Polski Juniorów (14 miejsce), w IV Samolotowych Mistrzostwach Polski w Bielsku-Białej (1959 rok), w VI Samolotowych Mistrzostwach Polski w Krakowie (1960 r.) oraz dwukrotnie brała udział w zawodach szybowcowych Ziemi Białostockiej (1963 i 1964).

Posiada uprawnienia pilota szybowcowego i samolotowego — turystycznego I klasy, pilota samolotowego — zawodowego II klasy, instruktora samolotowego I klasy i szybowcowego II klasy. Do końca 1964 r wylatała 1 400 godzin na samolotach i 420 na szybowcach.

W 1959 r wyszła za mąż (również za instr. pil. szybowcowego i samolotowego — jest zawiadowcą lotniska w Aeroklubie Białostockim). Jest matką 3-letniej córki.

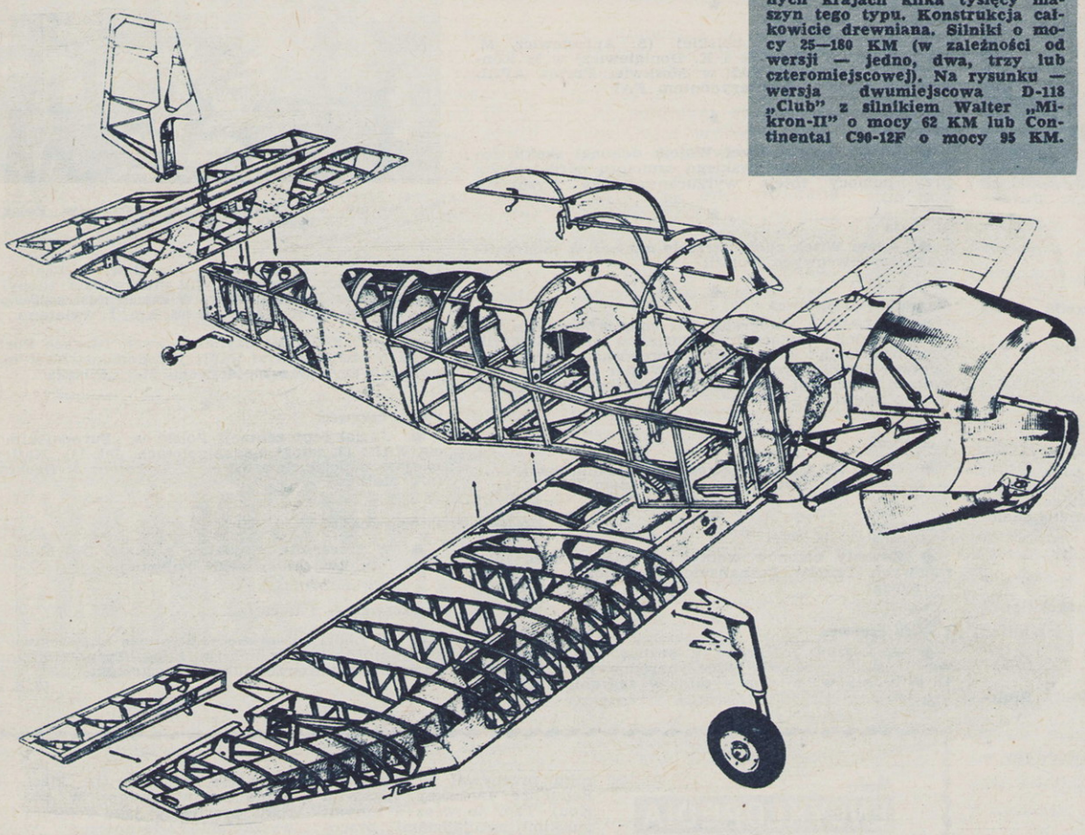
(J. r. k.)

NOWOŚCI

NAUKI I TECHNIKI

JODEL W PRZEKROJU

Tak wygląda konstrukcja najpopularniejszego w Europie samolotu amatorskiego Jodel. Zbudowano dotąd we Francji i w innych krajach kilka tysięcy maszyn tego typu. Konstrukcja całkowicie drewniana. Silniki o mocy 25—180 KM (w zależności od wersji — jedno, dwa, trzy lub czteromiejscowej). Na rysunku — wersja dwumiejscowa D-118 „Club" z silnikiem Walter „Mikron-II" o mocy 62 KM lub Continental C90-12F o mocy 95 KM.



KOSMICZNA PIĘCIOLATKA JAPONII

Narodowy plan badań kosmicznych Japonii przewiduje opracowanie w latach 1964—1969 szeregu rakiet badawczych i wypuszczenie trzech sztucznych satelitów Ziemi. W pracach tych bierze udział około 300 inżynierów.

A oto niektóre szczegóły tego planu.

Sondy meteorologiczne o pułapie 60 km: 4 w 1965 r., 7 w 1966 r. i 10 w 1967 r. (w 1964 r. — 3).

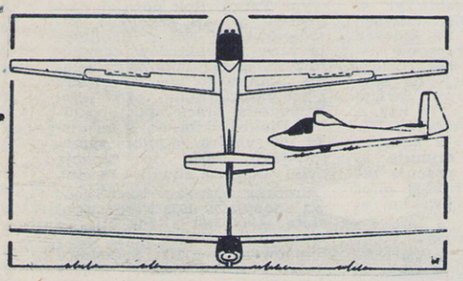
Sondy meteorologiczne (2-stopniowe) o pułapie 150 km: 4 w 1965 r., 7 w 1966 r., 10 w 1967 r. (w 1964 r. — 3).

Rakiety badawcze. W latach 1964—1967 badania 2-stopniowej rakiety o pułapie 400 km (silnik i systemy kontroli oraz kierowania). Start — do 1967 r. W latach 1965—1966 badania i start 3-stopniowej rakiety o pułapie 800 km. W latach 1966—1967 badania i start rakiety 2-członowej o pułapie 1 200 km.

Satelita nawigacyjny. Opracowanie założeń — 1965 r. Początek prac projektowych — 1966 r. Wypuszczenie satelity (przy współpracy amerykańskiej NASA) — 1967 .

PIERWSI KOSMONAUCI NA MARSIE — W ROKU 1980!

Po osiągnięciu Księżyca przez kosmonautów następnym celem ma być lot na Marsa. Według dotychczasowych planów zakładano, że odbędzie się on mniej więcej w latach 1970—1975. Obecnie jednak wydaje się, że realizacja tego przedsięwzięcia nie będzie możliwa wcześniej niż w 1980 r., a to ze względu na olbrzymie trudności i koszty na jakie natrafia realizacja lotu ludzi na Księżyc (co już obecnie wywołało istotne opóźnienia w stosunku do pierwotnych planów). Również budowa jądrowych silników rakietowych postępuje powolniej niż to wstępnie planowano, a właśnie taki napęd zamierza się zastosować w międzyplanetarnych załogowych statkach kosmicznych .(AM)

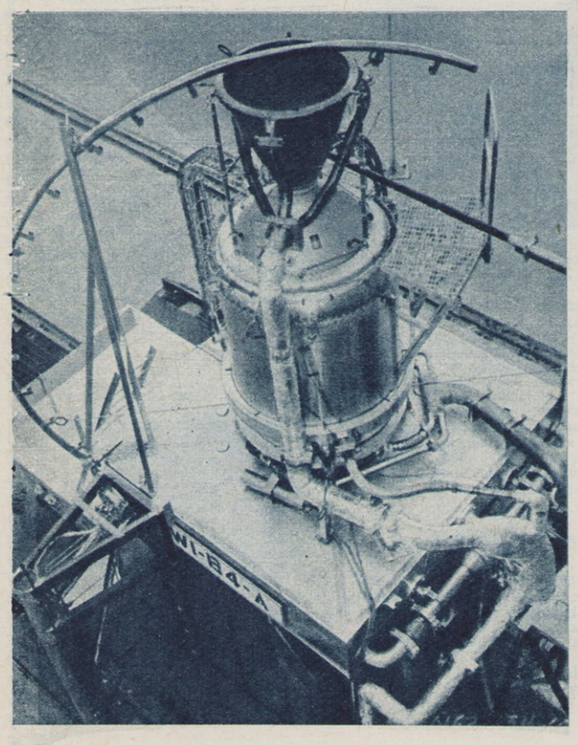


NOWY SZYBOWIEC WŁOSKI M - 200

W ślad za znanym szybowcem jednomiejscowym klasy standard M-100 dr inż. Alberto Morelli opracował dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy M-200. Miejsca załogi umieszczone obok siebie. Rozpiętość skrzydeł — 18 m. Prototyp powstał w ośrodku szybowcowym Politechniki w Turynie przy poparciu Aeroklubu Italii, który widzi w M-200 typowy sprzęt dla szkół szybowcowych w całym kraju.

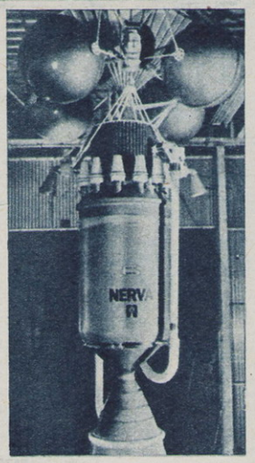
KOSMICZNY MONTAŻYSTA

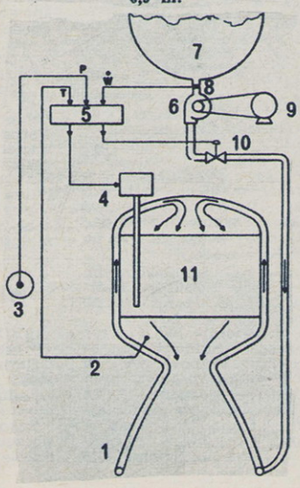
Należy oczekiwać, że w niedalekiej przyszłości pojawi się nowa specjalność zawodowa — montażysta kosmiczny. Już obecnie opracowuje się odpowiednie wyposażenie, umożliwiające swobodne poruszanie się w przestrzeni kosmicznej w odległości do 300 m od statku macierzystego. Na zdjęciu poniżej — manekin z plecakiem zawierającym zdwojony odrzutowy system napędowy i stabilizujący. Na piersiach — zasobnik z narzędziami oraz pulpit sterujący. Na rysunku z lewej — montażysta wymienia w Kosmosie uszkodzone baterie słoneczne sztucznego satelity.



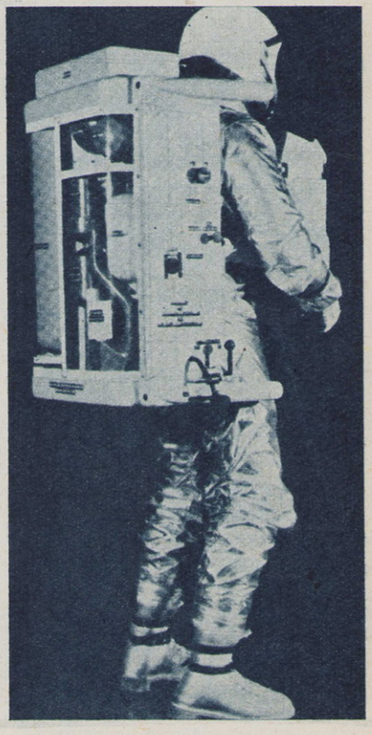
RAKIETY ATOMOWE

W „SP" Nr 4/1965 r. omówiliśmy problemy związane z budową silników rakietowych na paliwo jądrowe. Obecnie mamy możliwość pokazania dwóch prototypów takich silników rakietowych opracowanych w USA. Z lewej — silnik KIVI B-4B, który pracował około 260 sek. rozwijając 50% ciągu obliczeniowego. Z prawej — silnik NERVA o długości ok. 6,9 m.





Z lewej — rakietowy silnik atomowy (schemat): 1 — dysza, 2 — sonda temperaturowa, 3 — miernik neutronów, 4 — pręty sterujące, 5 — człon sterujący, 6 — pompa ciekłego wodoru, 7 — zbiornik ciekłego wodoru, 8 — miernik przepływu, 9 — napęd pompy, 10 — regulator przepływu, 11 — reaktor jądrowy.



PRAWIE PRZED SEZONEM

WYPADA napisać — prawie, bo do pierwszych zawodów pozostało sześćdziesiąt parę dni. Myślę o zawodach rakiet (10—11 kwietnia), gdyż tak pięknie się składa, że małe rakietnictwo inauguruje tak zwany sezon. Zgodnie z budżetem aeroklubu, w zawodach tych będzie startowało 65 zawodników i na pewno trzy razy tyle modeli. Przypuszczalnie prace przygotowawcze są już daleko zaawansowane, zarówno ze strony zawodników jak i organizatorów. Styczniowe zawody, które przeprowadził aeroklub szczeciński z udziałem 30 modelarzy, świadczą, że coś tam się dzieje w terenie zainteresowanym małym rakietnictwem. A warto, by zawodnicy na czwarte już zawody rakiet przyjechali z dobrze wypróbowanymi konstrukcjami rakiet i silników. Warto na pewno pomyśleć zawczasu o uatrakcyjnieniu całej imprezy poprzez dodatkowe pokazy rakiet bardziej zaawansowanych, jakąś wystawę, konsultacje techniczne, może film, może pogadankę, może wymianę doświadczeń po zakończeniu oficjalnych startów, pomysłów nie powinno zabraknąć.

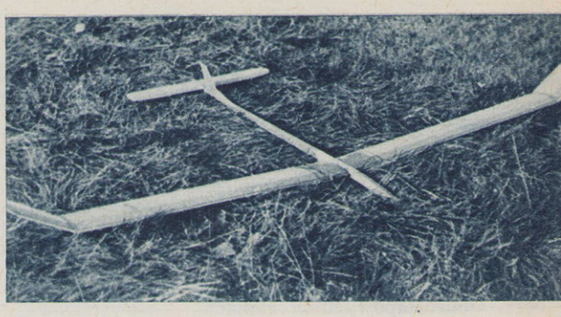
Ot, na przykład, sygnalizacja na starcie. Pięknie to wyglądało na pierwszych zawodach, gdy posługiwaliśmy się sygnalizacją chorągiewkową, ale obecnie warto na pewno pomyśleć, a sprawa jest dziecinnie prosta, o sygnalizacji optycznej i fonicznej przy pomocy świateł i dźwięku, tak jak to ma miejsce na prawdziwych „kosmodromach", ze użyję tu tego określenia, na które niestety brak polskiego terminu. Sądzić wypada, że organizatorzy dołożą wszelkich starań, by i ta pierwsza tegoroczna impreza wypadła jak najokazalej, zachęcając następców do rywalizacji. I chyba jeszcze o jednym wspomnę, bo to sprawa szalenie ważna: po zawodach musi pozostać trwały ślad w postaci na przykład solidnego filmu, już nawet obecnie opracowywanego tematycznie. Film oczywiście jest tylko jednym z fragmentów, ale wydaje się, że nie może się powtórzyć sytuacja zeszłoroczna, gdy urzędowy fotoreporter był raczej chwilowym gościem na zawodach, wykonującym zdjęcia zupełnie przypadkowo i bez planu. Czynny i nieprzerwany udział operatora filmowego dla naszych własnych potrzeb jest, śmiem twierdzić, niezbędny, podobnie jak udział fotografa zupełnie niezależny od filmowca. Przypuszczam, że jednak w tym roku obejrzymy dobry film, a nie kroniczkę z zawodów rakiet w Krakowie. Warunek — film techniczny, a nie krajobrazowy!

Na ostatnim posiedzeniu komisji modelarskiej APRL ustalono między innymi skład kadry sportowej — wzorem lat dawnych. Dla informacji podaję niżej pełny skład modelarzy — zawodników.

W kategorii szybowców skład zawodników przedstawia się następująco: Antoni Sulisz, Grzegorz Marciniak, Edward Trzopek, Stefan Jurczeniak, Teofil Sikora, Ireneusz Segała. W kategorii modeli z napędem mechanicznym: Tadeusz Pelczarski, Jerzy Krzemiński, Włodzimierz Bredsznajder, Roman Straburzyński, Julian Falęcki, Zygfryd Sulisz i Kotoliński. W kategorii gumówek: Stanisław Żurad, Władysław Niestoj, Jerzy Kosiński, Jerzy Markiewicz, Norbert Parucha, Aleksander Dziewałtowski, Franciszek Gluza i Kazimierz Łapiński. W kategorii radiomodeli szybowców: Jan Bury, Andrzej Cichy, Edward Kurowski, Czesław Cimoszko, Tadeusz Kowal. W kategorii radiomodeli z napędem mechanicznym (jednoczynnościowe i akrobacyjne): Józef Kurzawski, Sylwester Kujawa, Rajmund Kudełko, Edmund Osiński, Kazimierz Ginalski i Eugeniusz Wielgoszewski. W kategorii modeli akrobacyjnych na uwięzi: Sylwester Kujawa, Stanisław Kaźmierowski, Andrzej Żmidziński, Jerzy Ostrowski i Ludomir Nowakowski.

PAWEŁ ELSZTEIN

Szybowiec wyczynowy klasy A-2



☆

JERZY KACZOREK

W LATACH 1960-63 zbudowałem kilka szybowców, z których dwa, „Kajtek" publikowany w nr 50 (1964) i „Lila", przeznaczone były do lotów w złożonych warunkach atmosferycznych. Oba modele są właściwie odmiennymi konstrukcjami.

„LILA" jest średniopłatem o dużym wydłużeniu (18), silnie wysklepionych profilach skrzydła i statecznika. Przy konstruowaniu modelu starałem się wyeliminować niedostępną balsę, zastępując ją materiałami krajowymi. Po części zrealizowałem swoje zamiary budując:

KADŁUB wyłącznie z materiałów krajowych, łącząc cztery podłużnice sosnowe 3x3 kilkoma (8) wręgami ze sklejki 1,5 mm i wykratowując całość konstrukcji listwą lipową 3x2. Kadłub w przedniej swojej części posiada komorę balastową wykonaną z lipy i boki oklejone sklejką 1,2 mm. W odległości 225 mm od przodu kadłuba, po obu jego bokach, przykleiłem starannie pod kątem +4° dwa żebra ze sklejki 3 mm, które stanowią łoże bagnetów (drut stalowy średnicy 3) łączących skrzydła.

STATECZNIK KIERUNKOWY wykonany został z deseczki balsowej 3 mm i zaopatrzony w ster (zawiasy wykonane z blachy mosiężnej 0,3 mm). W tylnej części kadłuba umocowałem haczyk autopilota i przykleiłem łoże statecznika wys. (sklejka 1,5 mm — listwa lipowa). Ster modelu połączony został lnianą nicią z potrójnym ruchomym hakiem startowym wykonanym z blachy duraluminiowej grubości 2 mm.

PŁATY posiadają wzdłuż całej rozpiętości dźwigary sosnowe: główny — pasowy z listew 7x1,5, pomocniczy 3x3, krawędź natarcia z balsy średniej 8x7 i spływu (balsa twarda) 20x4. Żebra w skrzydle do podgięcia wykonałem ze sklejki 0,8 mm, żebra w tzw. uszach — balsa 1 mm. Część skrzydeł od krawędzi natarcia do dźwigara głównego wypełniłem żebrami szczątkowymi wykonanymi z balsy 1 mm. Przy nasadzie skrzydeł znajduje się po pięć żeber wykonanych ze sklejki 3 mm. Żebra te stanowią szufladki bagnetów łączących płaty.

STATECZNIK WYSOKOŚCI, wykonany całkowicie z balsy — nie powinien nastręczyć większych trudności przy budowie.

Cały model okleiłem kolorowym papierem japońskim, cellonując całość kilkakrotnie. Po cellonowaniu należy obowiązkowo przypinać płaty i statecznik wysokości do desek montażowych, bowiem duża rozpiętość może spowodować zwichrzenie powierzchni nośnych. Na lewym skrzydle umieszczamy numer swojej licencji; ozdabiamy model lakierem nitro lub paskami papieru japońskiego. Pamiętać należy, aby skrzydła miały jednakowy ciężar. Kadłub dla uodpornienia przed działaniem wilgoci pokryłem warstwą bezbarwnego lakieru. Środek ciężkości modelu powinien znajdować się w odległości 90 do 100 mm od krawędzi natarcia skrzydła.

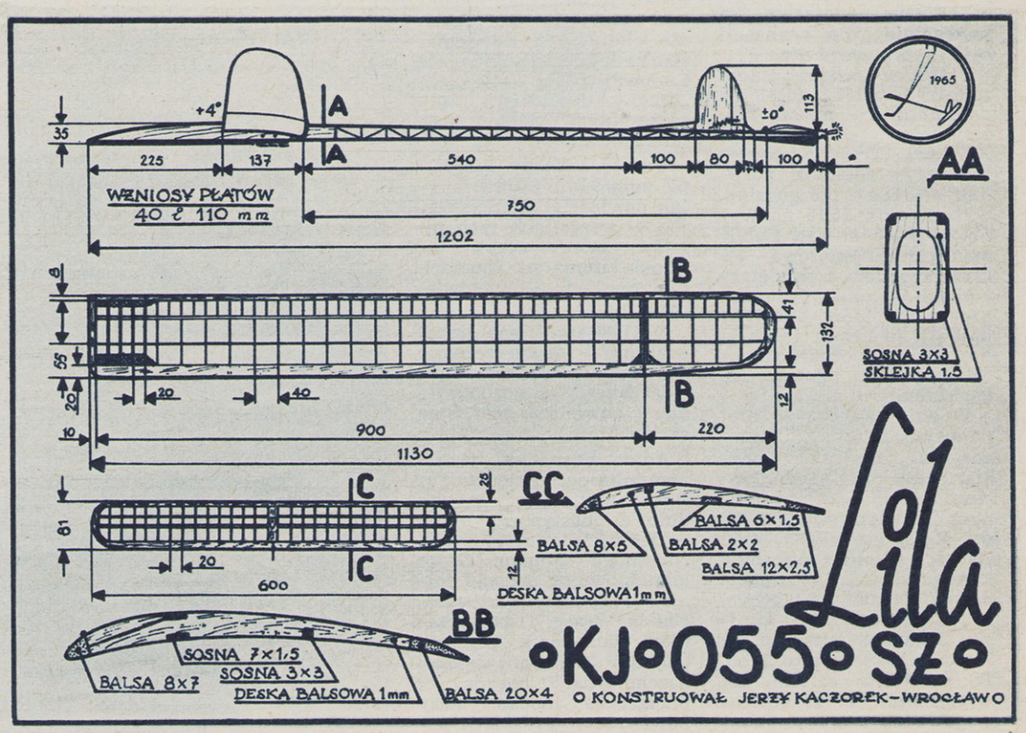
PIERWSZE LOTY przeprowadzałem w bezwietrznej pogodzie z zablokowanym autopilotem. Model można oblatywać startując z ręki, nie obawiając się o połamanie konstrukcji. Loty na holu poprawne — model bardzo czuły na działanie termiki. Wykonywałem nim starty nawet przy bardzo silnym wietrze. Średni czas lotu po zastosowaniu turbulatora (nić lniana naklejona na skrzydła w odległości 8 mm od krawędzi natarcia) 170-180 sek.

DANE MODELU

Rozpiętość — 2240 mm
Głębokość — 132 mm
Powierzchnia — 29,22 dcm²
Długość modelu — 1202 mm
Rozpiętość statecznika — 600 mm
Powierzchnia statecznika — 4,62 dcm²
Powierzchnia całkowita — 33,82 dcm²
Profile skrzydła i statecznika — własne.

CIĘŻARY MODELU

Skrzydła — 186 G
Statecznik wysokości — 16 G
Bagnety — 20 G
Kadłub z balastem — 192 G
Ciężar całkowity — 414 G



SZYBOWCOWY RAJD XX-LECIA

W maju 1964 r. piloci Aeroklubu Kieleckiego podjęli zobowiązanie dla uczczenia XX-lecia naszego Ludowego Państwa, które dotyczyło wykonania przelotów etapowych w ramach raidu XX-lecia PRL.

Wykonanie zobowiązań uzależnione było od wielu czynników, dlatego też należało wykorzystać każde nadające się do przelotów warunki atmosferyczne. Dzień 24 maja br. był pierwszym sprzyjającym dniem dla przelotów długodystansowych „ze wschodu na zachód".

W tym dniu piloci zapoczątkowali wykonanie zobowiązania przelotami: inż. Wł. Wojtecki po trójkącie 330 km (Kielce — Łódź — Częstochowa — Kielce), a Roman Gajos zgłoszeniem wykonania przelotu docelowego Daleszyce — Szczecin — Dąbie (515 km). Zadania zostały uwieńczone powodzeniem. Pierwszy o godzinie 18 lądował w Masłowie, a drugi o 18.15 w Szczecinie, uzyskując tym samym drugi warunek do Diamentowej Odznaki Szybowcowej.

W następnym etapie Adam Bujnowski i Roman Gajos skorzystali ze zrozumienia i życzliwego stosunku do powziętego zobowiązania ze strony kierownictwa zakładów pracy, które wyraziły zgodę na wykorzystanie urlopu w okresie nadającym się szczególnie dla realizacji rajdu szybowcowego.

I tak w drugim etapie zgłosili przelot docelowy do Lublina — miasta historycznego dla naszego XX-lecia. Trasę Kielce — Lublin — Świdnik pokonali w dwie i pół godziny, wykonując o 15.15 na wysokość 1 000 m nad Lublinem rundę honorową. Po czym zwiedzili z powietrza i ziemi Świdnik. Po zwiedzeniu Świdnika piloci udali się do lokalu aeroklubu, gdzie zapoznali się z osiągnięciami pilotów tego klubu.

W dniu 15 lipca po nieudanym odejściu do Białegostoku nasi piloci wystartowali o 14.30 do trzeciego etapu — przy silnym bocznym wietrze — do Rzeszowa (135 km). Radości pilotów nie było końca, gdy o 17.10 zameldowali się nad Rzeszowem, a 17.25 lądowali na lotnisku Jasionka, witani przez kierownictwo aeroklubu. Po przyjęciu dzielili się wrażeniami z szybowcowego rajdu z uczestnikami LPW.

Następny dzień nie został wykorzystany, gdyż rejon Rzeszowa znajdował się pod wpływem niżu z ośrodkiem nad Ukrainą. Piloci postanowili zwiedzić Rzeszów. 17 lipca — wystartowali do następnego etapu po trasie Rzeszów — Bielsko przez Pobiednik koło Krakowa.

Jednak po godzinnym locie w rejonie lotniska (ze względu na silny wiatr, około 50 km/h) na linii Dębica — Mielec formowała się silna burza termiczna i z tego też względu piloci przyjęli drugi wariant zgodnie z umową — osiągnięcie lotniska w Mielcu. Okazało się, iż trudne warunki atmosferyczne i słaba widzialność w poważnym stopniu utrudniały lot w zespole. Adam Bujnowski mimo tak silnego wiatru doleciał do Buska-Zdroju, zaś Roman Gajos oczekiwał go w Mielcu, skąd w dniu następnym wystartował do czwartego etapu: Mielec — Piotrków Trybunalski — Mielec. W drodze powrotnej Roman Gajas lądował na dawnym szybowisku w Pińczowie, gdzie był serdecznie witany przez byłych pilotów i miejscowe społeczeństwo.

W niedzielę przy pięknej pogodzie Roman Gajos wygłosił dla licznie zgromadzonej na błoniach pińczowskich młodzieży prelekcję na temat warunków przyjęcia na szkolenie lotnicze i na temat sportu lotniczego w Polsce Ludowej. Dla starszych „Mucha Standard" była szczególnym obiektem zainteresowania.

Uroczy, piękny Pińczów po odbudowie zaprasza — jak powiedział Roman Gajos — wszystkich tych pilotów, którzy uczyli się sztuki latania na zboczach pińczowskich — w odwiedziny.

O 11.20 startujący zespół pożegnał społeczeństwo pińczowskie, któremu piloci przesłali pozdrowienia z powietrza, machając skrzydłami.

Adam Bujnowski po uprzednim ściągnięciu z Buska wystartował w tym dniu do następnego etapu — jednak bez powodzenia. Natomiast Roman Gajos odmeldowując się nad lotniskiem w Masłowie, odleciał na trasę z zamierzeniem dokonania przelotu trójkąta 330 km. Jednak bezchmurna pogoda i przegrzane mocno masy powietrza w godzinach popołudniowych zmusiły go do lądowania o 17.10 na lotnisku Aeroklubu Częstochowskiego po przeleceniu 230 km.

W siódmym etapie Roman Gajos wykonał przelot docelowo-powrotny Kielce — Mielec — Kielce.

Dzień 28 lipca od rana obiecywał interesujące warunki. Przewidywania były całkowicie uzasadnione, gdyż Adam Bujnowski wykonał przelot docelowy po trasie łamanej: Kielce — Lublin — Świdnik — Łopuszno, uzyskując tym samym warunek do Złotej Odznaki Szybowcowej. Roman Gajos zakończył zaś swój ośmioetapowy rajd trójkątem Kielce — Lublin — Radom — Kielce długości 300 km. Trasę tę pokonał w 5 h i 14 min, ze średnią prędkością 57 km/h.

Analizując szczegółowo loty zespołowe piloci mocno podkreślają konieczność posiadania łączności radiowej i uprzednie zgłoszenie tras służbie operacyjnej dla uniknięcia nieporozumień. Łącznie w/w piloci przelecieli ponad 2 500 km w czasie około 80 godzin.

Jak wykazało doświadczenie, wykonanie przelotów zespołowych jest jak najbardziej wskazane. Przeloty zaś etapowe winny się znaleźć w szerszym kręgu zainteresowania aeroklubów regionalnych.

Przeloty zespołowo-etapowe mogą dać rezultaty co najmniej na miarę rekordów.

Dodać należy, że piloci biorący udział w rajdzie mocno podkreślali przydatność lotów zespołowych na szerszą skalę. Jeśli chodzi o czas przeznaczony na rajd, to stwierdzili oni, że był to najpiękniejszy urlop w ich życiu.

JÓZEF PAŃTAK

BIULETYN AEROKLUBU PRL nr 389

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

KLASA C, GRUPA I (samoloty z silnikami odrzutowymi) **Podklasa C. 1. d** (samoloty lądowe lekkie o ciężarze 1750 — 3000 kG)

Odległość w obwodzie zamkniętym

Ludwik Natkaniec (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, trasa Warszawa — Kraków — Warszawa, dnia 24 września 1964 r.

510,194 km

Prędkość na bazie 15/25 km

(wysokość nieograniczona)

Ludwik Natkaniec (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, baza Warszawa/Piaseczno, dnia 26 września 1964r.

839 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km

Andrzej Abłamowicz (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, trasa Warszawa — Tłuszcz — Kołbiel — Warszawa, dnia 2 września 1964 r.

715,691 km/h

Prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km

Ludwik Natkaniec (Aeroklub Warszawski), samolot TS-11 „Iskra" Nr 03 z silnikiem turbo-odrzutowym o ciągu 1000 kG, trasa Warszawa — Kraków — Warszawa, dnia 24 września 1964 r.

731,701 km/h

KLASA D. 2 (szybowce wielomiejscowe)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km

Stanisław Kluk (Aeroklub Stalowa Wola), pilot, **Antoni Wyrzanowski**, pasażer, na szybowcu „Bocian SP-1871", trasa Turbia — Janów Lubelski — Krzeszów — Turbia, dnia 2 września 1964 r.

107,78 km/h

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
ppłk pil. KRZYSZTOF DONIGIEWICZ

Mistrzostwa ZSRR w akrobacji samolotowej...

Jak-18P w locie odwróconym.

W Krasnodarze odbyły się XI mistrzostwa ZSRR w akrobacji samolotowej. W ramach mistrzostw odbyły się również II mistrzostwa ZSRR w akrobacji samolotowej kobiet. W zawodach mężczyzn uczestniczyło 9 drużyn: trzy z Federacji Rosyjskiej, dwie z Powietrznych Sił Zbrojnych oraz po jednej z republik Ukraińskiej, Białoruskiej i Kazachskiej, jak również reprezentacja miasta Moskwy. Liczba zawodników — 49, zawodniczek — 19.

W pierwszej konkurencji — wśród mężczyzn zwyciężył W. Poczernin, wśród kobiet — L. Wasiliewa. Zawodnicy i zawodniczki wykonali wspólną dla wszystkich wiązankę figur.

Druga konkurencja — to wiązanka figur w pozycji odwróconej. Wielkim talentem zabłysnął tu W. Martemianow, zdobywając w błyskotliwym stylu pierwsze miejsce. Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła R. Szichina.

Najciekawsza była trzecia konkurencja — dowolna wiązanka figur w układzie prostym i odwróconym, przy czym w wiązance nie mogło być więcej niż 15 figur, w tym nie mniej niż 7 figur w układzie odwróconym.

O rezultacie mistrzostwa zadecydowały finały. Kolegium sędziowskie dopuściło do nich ośmiu zawodników, którzy po trzech konkurencjach zdobyli największą liczbę punktów. Do tytułu mistrza ZSRR pretendowali: W. Boczarow, W. Owsiankin, B. Sołowiew, O. Pawieliew, W. Martemianow, A. Kuzjuberdin, W. Poczernin i A. Pimienow.

W finale należało wykonać wiązankę złożoną z dziesięciu figur w układzie prostym i odwróconym. Autorami wiązanki byli wszyscy sędziowie — każdy z nich zaproponował po dwie figury. Schemat tej wiązanki ujawniono finalistom na 24 godziny przed rozpoczęciem lotów. Treningowego wykonania wiązanki — nie dopuszczono.

Poziom wykonania finałowej wiązanki był bardzo wysoki. Zdobywcę pierwszego miejsca od zawodnika, który zajął miejsce ostatnie, dzieliło tylko 42,3 pkt.

Pierwsze miejsce w finałach — i tytuł mistrza ZSRR w akrobacji samolotowej zdobył W. Martemianow, osiągając 1 626,4 pkt, przed A. Pimienowem — 1 579,2 pkt i W. Poczerninem — 1 577 pkt.

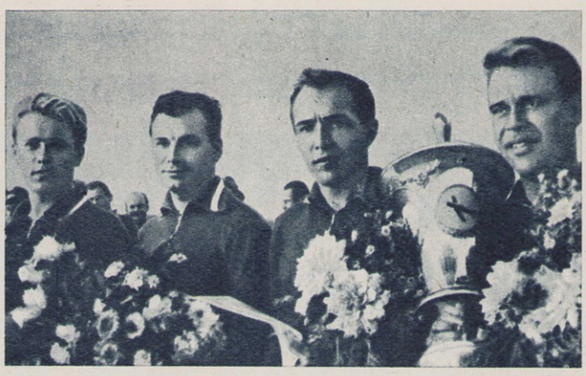
Mistrzynią ZSRR została R. Szichina — 1 244,3 pkt. Drugie miejsce — J. Turkina (1 173,5 pkt), trzecie — G. Korczuganowa (1 171,3 pkt).

W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajęła 1 reprezentacja Federacji Rosyjskiej, przed 1 reprezentacją Powietrznych Sił Zbrojnych i 2 reprezentacją Federacji Rosyjskiej.

(z)

Mistrz ZSRR na rok 1964 w akrobacji samolotowej, mistrz sportu W. Martemianow.

Drużyna Federacji Rosyjskiej, która zajęła 1 miejsce zespołowo: A. Pimienow, W. Poczernin, W. Martemianow i D. Tieriegułow.



...i śmigłowcowe

Absolutny mistrz ZSRR na rok 1964 w sporcie śmigłowcowym, sportowiec I kategorii A. Bakulin (Kazań).

DWA zasadnicze fakty różnią ostatnie (odbyły się z końcem ubiegłego roku) mistrzostwa DOSAAF w sporcie śmigłowcowym, od tych, które odbyły się uprzednio. Po raz pierwszy mianowicie w zawodach brały udział tylko ekipy DOSAAF, po raz pierwszy także od sześciu lat obok zasłużonych Mi-1 na starcie stanęły ich groźni konkurenci — Ka-15. Na tym lekkim, zwrotnym śmigłowcu o prostej budowie (konstrukcja biura H. I. Kamowa), wystąpiła poza konkursem drużyna Jarosławla. Zdobyła ona swoimi startami ogólne uznanie, a jeden z członków ekipy wypełnił normę mistrza sportu.

Można się spodziewać, że w następnych mistrzostwach na Ka-15 będzie startowało więcej zawodników, co pozwoli rozgrywać je w innej zupełnie kategorii ciężarowej.

W konkurencji drużynowej wzięło udział 9 zespołów, które przez cały czas w równej walce szły „łeb w łeb". Wszyscy piloci wykazali doskonałe przygotowanie i o zwycięstwie zadecydował dopiero lepszy finisz.

Na całość mistrzostw składały się trzy konkurencje. Pierwsza polegała na przelocie na małej wysokości z wykonaniem obowiązkowego programu ewolucji według wytyczonej na ziemi trasy i to w minimalnym czasie. W drugiej piloci mieli za zadanie lot na małej wysokości połączony ze zrzutem ładunku podwieszonego pod maszyną do znajdującej się na ziemi „studni", lądowanie na ograniczonej przestrzeni 25 × 25 metrów otoczonej płotem wysokości 10 metrów — również w jak najkrótszym czasie. W trzeciej zaś konkurencji zawodnicy wykonali przelot po trasie z określoną prędkością i wykonywaniem praktycznych prób na punktach zwrotnych. Te same konkurencje będą rozgrywane w finale Spartakiady.

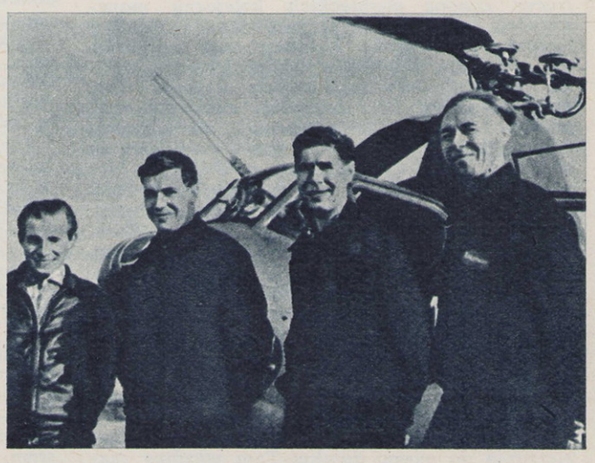
Pierwsza konkurencja zakończyła się zwycięstwem drużyny Władimira (1 139 punktów na 1 200 możliwych), a indywidualnie najlepszy był pilot CAK ZSRR W. Gudyma — 295 pkt na 300 możliwych.

W drugiej próbie triumfowali piloci kazańscy — 1 125 pkt a indywidualnie mistrz sportu W. Bieriezowskij zdobył 300 pkt na tyleż możliwych! Ostatnia konkurencja przyniosła sukces reprezentacji Rostowa — 1 169 pkt i A. Bakulinowi.

Punktacja ogólna przyniosła następujące rezultaty: w konkurencji drużynowej wygrała ekipa miasta Władimira w składzie: W. Bieriezowskij, W. Diemidow, A. Gawriłow i K. Morozow. Uzyskali oni łącznie 3 330 pkt na 3 600 możliwych. Tytuł absolutnego mistrza ZSRR w sporcie śmigłowcowym na rok 1964 zdobył A. Bakulin z Kazania. Drugie miejsce wywalczył A. Chasjanow (Moskwa), a trzecie E. Mitrofanow.

Analiza rezultatów mistrzostw wskazuje na wyraźny wzrost poziomu w porównaniu do lat ubiegłych, poprawiła się znacznie technika pilotażu i czystość wykonywania poszczególnych ewolucji. To właśnie wpłynęło głównie na wysokie wyniki sportowe. Mówią o tym liczby. Na 42 uczestników 10 wypełniło normy na tytuł mistrza sportu. Średnio połowa zawodników zdobyła w każdej konkurencji więcej niż 270 punktów. Więcej niż 280 pkt w poszczególnych próbach osiągnęło: w pierwszej — 14 pilotów, w drugiej — 15 i w trzeciej — 19.

(p)



Reprezentacja miasta Władimira, która odniosła zwycięstwo drużynowe (od lewej): K. Morozow, W. Diemidow, A. Gawriłow i W. Bieriezowskij.

W komunikatach wojennych często powtarzał się zwrot: „Z nalotu nie powrócił jeden — czy więcej — samolotów'. Nie zawsze oznaczało to, że załogi znalazły śmierć. Skok ze spadochronem z uszkodzonej maszyny ratował nie tylko życie pilota, nawigatora, radiotelegrafisty czy strzelca pokładowego. Często był początkiem walki jeszcze trudniejszej niż lot bojowy — walki o wydostanie się na wolność z terenów zajętych przez wojska hitlerowskie. Trudności poruszania się na obszarach okupowanych powodowały sytuacje przewyższające niejednokrotnie wszystko to, co mogłaby stworzyć bujna wyobraźnia pisarza. Oto przeżycia członka załogi samolotu bombowego po skoku w czasie nalotu nocnego na Zagłębie Ruhry, przeżycia, których prawdziwość została sprawdzona po wojnie w najdrobniejszych szczegółach.

Pomogli mi POLACY

„Przedni strzelec — skakać!"

„Już się robi, kapitanie" — odrzucił krótko sierżant Pearman i podniósł drzwiczki otworu samolotu bombowego.

Działo się to nocą 13 października 1941 roku w czasie nalotu brytyjskich bombowców na „Szczęśliwą Dolinę", jak z wisielczym humorem nazywali lotnicy Zagłębie Ruhry, jeden z najmocniej bronionych obiektów Niemiec. Bombowiec został schwytany w światła dziesiątków reflektorów, z których nie zdołał się już wyrwać. Celna seria nocnego myśliwca tak uszkodziła samolot, że jedynym ratunkiem stało się natychmiastowe opuszczenie bezwładnej maszyny.

W takich to okolicznościach dwudziestoletni strzelec pokładowy znalazł się zawieszony na wysokości przeszło 3 500 metrów nad ziemią. Noc była bezksiężycowa, bardzo ciemna, a sierżant zupełnie nie orientował się, gdzie przyjdzie mu lądować. Wiedział tylko z całą pewnością, że będą to Niemcy.

Zetknięcie z ziemią odbyło się bez wypadku. Pearman śpiesznie zwinął czaszę spadochronu i ukrył się w gęstwinie pobliskiego lasku. Przeleżał tam cały dzień i dopiero po zapadnięciu zmroku ruszył w drogę. Jego zaopatrzenie w żywność było nad wyraz skąpe: pomarańcza oraz dwa małe kawałki czekolady. Pomoc nawigacyjna też minimalna — prymitywny kompasik ukryty w jednym z guzików ekwipunku.

Po krótkim marszu Pearman natknął się na tor kolejowy. Posuwając się wzdłuż niego znalazł się na bocznicy zapełnionej wagonami towarowymi. W jednym z nich udało mu się ukryć.

Nie było to jednak bezpieczne schronienie. Nocna zmiana niemieckich kolejarzy manewrowała poszczególnymi wagonami i sierżant musiał czterokrotnie zmieniać swą kryjówkę. Co najgorsze, nie było widać lokomotywy i na razie nic nie zapowiadało odjazdu. Gdy więc zadudniły koła przesuwającego się obok pociągu towarowego, Pearman zaryzykował skok. Znalazł się w wagonie napełnionym drzewem. Pociąg posuwał się w idealnym kierunku dla uciekiniera — na południo-zachód. Jazda za dnia byłaby jednak zbyt ryzykowna. Kiedy więc tylko niebo zaczęło szarzeć, Pearman w biegu wyskoczył, ukrył się w krzakach i zasnął.

Obudził się od kopniaka. Nad nim stał skromnie ubrany cywil i mamrotał coś w języku, który — na szczęście — nie był niemieckim. Okazało się, że był to dróżnik belgijski, któremu Pearman wyznał całą prawdę. Nie było zresztą co ukrywać — miał przecież wciąż na sobie mundur lotniczy.

Dzielny Belg nie zawahał się zaprowadzić sierżanta do swego domku. Tam wkrótce znalazła się mieszkanka sąsiedniej wioski, która trochę rozumiała po angielsku. Pearman został nakarmiony i — co może ważniejsze — otrzymał stary płaszcz i robotniczą czapkę.

Dłuższy pobyt w gościnnym domku był dla gospodarzy bardzo niebezpieczny, toteż z zapadnięciem nocy sierżant ruszył w dalszą podróż. Wypróbowanym sposobem wskoczył do ogromnego, powolnie posuwającego się na zachód pociągu towarowego. Ukrył się tam znakomicie, co łącznie z odpoczynkiem u Belgów ogromnie poprawiło mu samopoczucie. Zaryzykował więc jazdę dzienną.

Szczęście trwało krótko. Koło południa pociąg zatrzymał się na jakiejś wielkiej stacji. Zaczęło się obstukiwanie kół, przesuwanie wagonów i w pewnej chwili na Pearmana natknęli się dwaj kolejarze belgijscy. Momentalnie zorientowali się w sytuacji i szeptem polecili, aby sierżant na krok nie ruszał się ze swej kryjówki. „Jesteśmy w Namur. Stacja jest szczelnie obstawiona szkopami, a patrole wojskowe chodzą wciąż wzdłuż torów" — objaśnili. „Może jednak uda się nam przeszmuglować cię po zapadnięciu zmroku do jakiegoś pociągu idącego w stronę Paryża".

Gdy noc zapadła, zjawił się jeden z kolejarzy. Bez słowa ruszyli poprzez plątaninę torów i dotarli do pociągu towarowego pod parą. Pearman ukrył się w jednym z wagonów i zasnął. Obudził go miarowy stukot kół. Niestety, nie trwało to długo. Pociąg zatrzymał się w szczerym polu i stał beznadziejnie długo. Na dobitek zła odczepiono lokomotywę. Nagle Pearman zauważył, że koło jego kryjówki kręci się jakiś człowiek. Zajrzał on do wnętrza wagonu i szeptem spytał: „Lotnik, gdzie jesteś?"

Okazało się, że kolejarze z Namur powiadomili o pasażerze bez biletu, hamulcowego pociągu. Przyniósł on wieści wysoce niepomyślne: „Rozkazy zostały zmienione i pociąg dalej nie idzie. Stoimy przed stacją St. Leu D'Esserent, ale nie radzę ci iść w tamtym kierunku. Pełno tam szkopów. Wiej z powrotem na północ".

Zaczęło się więc wszystko od początku: marsz wzdłuż torów w nocy, ukrywanie się w krzakach za dnia. A była to przecież późna, chłodna jesień i Pearman odczuwał, że opuszczają go już resztki sił. Na dobitek nie miał już żadnych zapasów żywności. Toteż, gdy wieczorem doszedł do małej, wolnej od oddziałów hitlerowskich stacyjki, otwarcie poprosił o jedzenie. Trafił dobrze. Zawiadowca stacji okazał się dzielnym człowiekiem. Po spędzeniu nocy i pół dnia w wygodnym łóżku Pearman znalazł się w pociągu towarowym, który zatrzymał się na tej stacyjce. „Już w nocy będziesz na Gare du Nord w Paryżu. To ci gwarantuję — nie darmo przecież jestem zawiadowcą stacji" — dorzucił na pożegnanie z nutką zawodowej dumy dzielny kolejarz.

Słowa te sprawdziły się wprost idealnie. Tak więc pierwszą część podróży można było uważać za zakończoną. Sierżant był święcie przekonany, że teraz pójdzie już wszystko łatwiej i bez przeszkód dotrze do granicy francusko-hiszpańskiej w Pirenejach.

Poruszanie się w pełnym wojska i SS-manów Paryżu nie było zbyt bezpieczne. W końcu Pearman dotarł jednak do dworca paryskiego „Austerlitz" i przejechał — tym razem na buforach — aż do Orleanu. Jak zwykle bywało, ukrył się za dnia w krytym wagonie towarowym. Tym razem miał pecha. Wagon przyczepiono do pociągu, który ruszył w fatalnym kierunku — na północ. Udało mu się wysiąść dopiero w pobliżu Chartres. Ponieważ poznał już przychylność niższych funkcjonariuszy kolejowych, nie zawahał się przedstawić swej rozpaczliwej sytuacji jakiemuś zwrotniczemu. Otrzymał odeń rzecz bezcenną — normalny bilet do Orleanu. Po raz pierwszy więc Pearman zasiadł jak zwykły podróżny w wagonie trzeciej klasy. Bez przeszkód dojechał do stacji przeznaczenia.

Marzeniem Pearmana było jak najprędzej dostać się do „żony nieokupowanej" — jak nazywano wówczas część Francji pozostającej pod władzą tzw. „rządu Vichy". Toteż nie namyślał się ani chwilę, gdy zauważył pociąg towarowy ruszający w tym właśnie kierunku. Wskoczył w biegu i już po godzinie zauważył rzecz niezwykłą: znikło zaciemnienie, lampy na stacjach i ulicach miast paliły się nieosłonięte. Zdawało się, że jest już ocalony. Niestety, nieświadomego sytuacji politycznej, młodziutkiego sierżanta czekało niebawem okrutne rozczarowanie.

Na stacji St. Sulphice Lauriare został brutalnie wyciągnięty z pociągu przez kolejarzy francuskich i postawiony przed oblicze naczelnika stacji. Zdumiony Pearman z goryczą stwierdził, że „ludzie Vichy" spełniali skrupulatnie rozkazy hitlerowców. Przybyła niebawem miejscowa policja, która po dokładnej rewizji zamknęła sierżanta w areszcie. Skuty w kajdanki odjechał już następnego poranka w asyście francuskich żandarmów do fortu wojskowego St. Hippolyte. Stało się to w 15 dni po skoku ze spadochronem nad Ruhrą.

Rozpoczęło się nudne, wyczerpujące fizycznie i nerwowo życie więzienne. Jedzenie było skąpe, brak ruchu. Sierżant czuł, że z każdym dniem ubywa mu sił. Jedyną przyjemnością były rozmowy z kolegami-lotnikami. Znalazło się ich w forcie aż dziewięciu, z tego dwóch z dywizjonu Pearmana. Rozmowy tych młodych ludzi obracały się głównie wokół najważniejszego w tym momencie ich życia tematu — ucieczki.

Sposobność do niej nadarzyła się wcześniej, niż spiskowcy mogli przypuszczać. Oto lekarze zdecydowali, że Pearman oraz jeszcze jeden uwięziony (por. pil. Hawkins) muszą odbyć kurację w wojskowym szpitalu mieszczącym się w Nimes. Po tygodniu obaj lotnicy czuli się już tak dobrze, że zdecydowali nie czekać dłużej. 1 marca 1942 r. o godzinie 10,30 wieczorem, kiedy to chorzy od godziny spali, główną bramą szpitala wyszło dwóch mężczyzn: elegancko ubrany cywil oraz uczeń oficerskiej szkoły lotniczej rządu Vichy. Za cywila przebrany był Hawkins, za francuskiego lotnika — Pearman. „Pożyczył" on mundur od sąsiada z sali szpitalnej — młodziutkiego kadeta lotnictwa Vichy. Wkrótce obaj ponownie zmieszali się z tłumem wylewającym się na ulicę po ostatnich seansach kinowych i zamykanych kafejkach.

Zbiegowie byli w korzystnej sytuacji: Hawkins — w przeciwieństwie do Pearmana — mówił wcale nieźle po francusku, a do tego znał adres najbliższego „punktu kontaktowego". Zaczepienie się w takim punkcie (prowadzonym przez członków Ruchu Oporu) dawało realne szanse na wydostanie się na wolność. Nie trzeba było wówczas uciekać na własną rękę, pomoc w przerzucie zbiegłych z hitlerowskiej niewoli jeńców dawała wcale nieźle działająca sieć punktów i podpunktów. Pracowali tam dzielni ludzie różnego wieku, zarówno kobiety jak i mężczyźni. Ryzykowali nie tylko własnym losem, ale także narażali życie najbliższych członków rodziny.

Początkowo wszystko szło według z góry ustalonego programu. Obaj lotnicy siedzieli jak myszy pod miotłą w mieszkaniu zaufanego członka Ruchu Oporu, a tymczasem organizacja przygotowywała następne elementy ucieczki: fałszywe papiery, odpowiednie ubranie, dokumenty kolejowe do małej stacyjki Marbonne w Pirenejach. Trwało to ogółem dwa

tygodnie po czym pod opieką członka organizacji wyruszono w drogę. Przejazd odbył się pomyślnie, po czym natychmiast skontaktowano się z przemytnikiem hiszpańskim. Jego zadaniem było „przerzucenie" obu lotników przez Pireneje. Hiszpan z miejsca wydawał się mocno podejrzany. Czy to on zdradził, czy była to tylko przypadkowa „wsypa", zapewne nikt już nigdy nie dojdzie. Faktem jest, że żandarmi Vichy — których pełno kręciło się w okolicach nadgranicznych — tym razem nie zadowolili się okazanymi skwapliwie paszportami. „Gdzie są wasze kartki żywnościowe z ostatniego tygodnia?" — dopytywali się. Z kolei zwrócili uwagę na fatalny akcent języka francuskiego Hawkinsa (Pearman udawał niemowę) i w rezultacie zamknęli obu lotników w zimnym i brudnym lokalu miejscowego aresztu. O świcie następnego dnia, skuci kajdankami, zostali pod eskortą odwiezieni do nowego „hotelu". Był nim złej sławy Forte de la Revere. „Aby wam wybić z głowy próby ucieczki i abyście zapamiętali, że policja rządu Vichy nie żartuje, za dwadzieścia dni nielegalnego pobytu na terytorium Francji, otrzymujecie 20 dni obostrzonego karceru. A potem do końca wojny obóz internowanych" — powitał lotników szef miejscowej żandarmerii.

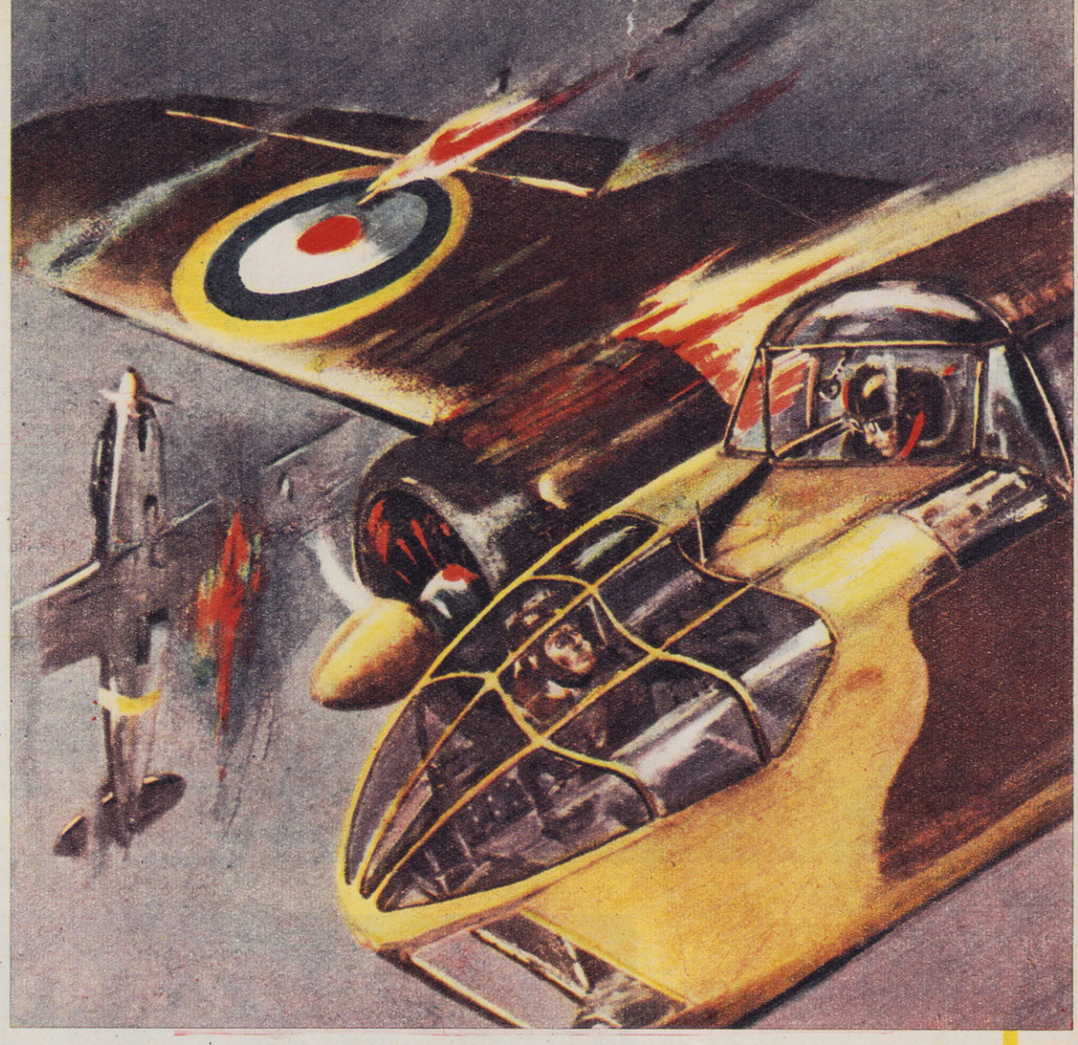
Po wyjściu z karceru uparty sierżant zaczął z miejsca planować nową ucieczkę. Jej możliwość bardzo ograniczało położenie fortu de la Revere. Był on otoczony drutami kolczastymi, głęboką fosą — w nocy wszelkie dojścia oświetlano reflektorami. Zezwolono jednak internowanym na uprawianie sportów — co utrzymywało młodych ludzi w znośnej kondycji fizycznej. Co może najważniejsze, w ponurych murach fortu skontaktowała się spora grupka młodych, pełnych inicjatywy podoficerów lotnictwa. Pozbierała ich gorliwa w wysługiwaniu się hitlerowcom policja Vichy ze wszystkich zakątków nieokupowanej części Francji.

Około godziny 4,30 po południu, 5 sierpnia 1942 r., ziarnka ziemi z odległości zaledwie stu metrów od muru fortu zaczęły się obsuwać. Wkrótce powstał niewielki otwór, z którego wysunęła się głowa człowieka. Uciekinier zręcznie przepełzł pod drutami kolczastymi, przesadził fosę i nie zauważony dotarł do pobliskich zarośli.

Ucieczka w biały dzień z tak pilnie strzeżonego więzienia była niebywałym zuchwalstwem. Udała się jednak tylko dlatego, że lotnicy użyli tu „broni psychologicznej". Wybrali mianowicie moment otwarcia na zewnątrz podkopu, kiedy to na posterunku stał znany gaduła. Udało się go zwabić za załom muru i gdy żandarm snuł rozważania na temat przyszłego przebiegu wojny, z tunelu wysunęło się 15 ludzi — głównie podoficerów lotnictwa.

„Odważnym szczęście sprzyja" — mówi przysłowie. Już wczesnym wieczorem wzmożony ruch na drogach oraz silne oddziały „przeczesujące" okoliczne laski nieomylnie wskazywały, że odkryto ucieczkę. Chociaż jednak pogoń przechodziła niejednokrotnie tuż obok ukrytych w krzakach lotników, w ręce żandarmów wpadł tylko jeden zbieg. Z mocno skręconą nogą pozostał on w przyfortecznej fosie. Reszta lotników szczęśliwie dotarła do podpunktu kontaktowego, który znajdował się w pobliskim klasztorze. Funkcje delegata organizacji Ruchu Oporu pełnił tam pewien ksiądz polski, który znalazł się tu po klęsce wrześniowej. Z miejsca serdecznie zaopiekował się on zbiegami. Inaczej ustosunkowała się przełożona klasztoru, Francuzka. Obawiając się represji, zażądała natychmiastowego opuszczenia schronienia.

Był to ciężki cios. Uciekinierzy pozbawieni zostali odpoczynku i zaopatrzenia w żywność. Nie było jednak innego wyboru. Nocami, bez



map, wyruszyli do następnego punktu wskazanego im na szczęście przez Polaka. Stanowił go zakonspirowany lokal w Nicei.

Tam dostali się pod opiekę sprawnej „siatki przerzutowej", która specjalizowała się w wysyłaniu zestrzelonych lotników oraz zbiegów z obozów, jeńców drogą morską do Gibraltaru. Pearmana zaopatrzono w świetnie podrobione dokumenty, eleganckie ubranie (aby upodobnić go do międzynarodowych bogaczy spędzających na spokojnym Lazurowym Brzegu okres wojny) i zakwaterowano w hotelu, o jakim biedny chłopiec nie mógł uprzednio nawet marzyć. Teraz spokojnie czekał na swoją kolejkę — organizacja miała bowiem kilkudziesięciu kandydatów do przerzutu.

Po kilku tygodniach Pearman wyjechał pod opieką członka Ruchu Oporu do Perpignan, a stamtąd dostał się do samotnego domku stojącego tuż nad plażą Morza Śródziemnego. Powoli zebrała się tam grupa złożona z 25 lotników i żołnierzy armii lądowej. Właśnie tu, zaledwie 2 kilometry od domku, na brzegu morskim, odległym od osiedli, przeżył Pearman ostatnie emocje swej długotrwałej przygody uciekiniera.

Ciemną nocą mieszkańcy samotnego domku wyruszyli chyłkiem na miejsce, dokąd miał przyjechać po nich okręt. Na bezowocnym oczekiwaniu upłynęła jedna noc, potem druga. Sytuacja znowu stała się groźna. Lada moment mogli zostać odkryci przez krążące w pobliżu patrole żandarmerii. Wreszcie po kilku dniach niepewności nadeszła wiadomość: „Pogotowie dzisiejszej nocy".

Kiedy wreszcie na morzu błysło małe światełko, radośnie odpowiedziano z brzegu latarką elektryczną. Cichutko podpłynęła łódź i już po chwili pierwsza partia uciekinierów odbiła od brzegu. Pearman odpłynął dopiero za ostatnim nawrotem.

Wiosłowali ludzie, którzy porozumiewali się ze sobą w jakimś dziwnym, nieznanym sierżantowi języku. Pomimo wzburzonego morza, silnymi uderzeniami wioseł szybko posuwali łódź do przodu. Dwaj uzbrojeni byli w ręczne karabiny maszynowe, reszta miała rewolwery.

Byli to Polacy. Tak załogę łodzi, jak i obsadę dużego kutra rybackiego stanowili marynarze wyszkoleni na Bałtyku. Ci dzielni, zawsze pełni humoru ludzie, bynajmniej nie zrażali się tym, że na kutrze znalazło się 25 pasażerów — czyli trzykrotnie więcej niż to praktykowano dotychczas. Nie przejmowali się też zbytnio faktem, że kuter płynął wzdłuż wybrzeży Hiszpanii, gdzie mogło nastąpić niezbyt miłe spotkanie z patrolującymi w tych rejonach samolotami włoskimi.

Tym jednak razem szczęście uśmiechnęło się do uciekinierów. Rankiem 16.X.1942 r. Pearman znalazł się w Gibraltarze. Lot do Anglii na wodnopłatowcu „Sunderland" ostatecznie zakończył przeszło roczną przygodę upartego sierżanta. Przygodę, w czasie której poznał zarówno kolaborantów czy ludzi słabych, zastrachanych terrorem hitlerowskim, jak i odważnych patriotów różnych narodowości. Do tych ostatnich należeli Polacy.

Opracował: J. KĘDZIERSKI

KSIĄŻKI DLA TWOJEJ BIBLIOTEKI

● **Halszka Szołdrska — ZEW PRZESTRZENI, DZIEJE STANISŁAWA SKARŻYNSKIEGO.** Warszawa 1964, str. 192, nakład 10 000 egz., cena 12 zł. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Autorka w zbeletryzowanej formie — na podstawie wspomnień, faktów historycznych oraz relacji żyjących lotników — opisuje dzieje wybitnego polskiego lotnika Stanisława Skarżyńskiego. Książka przeznaczona jest dla miłośników lotnictwa, a szczególnie dla młodzieży.

● **A. A. Żabrow — ZASADY PILOTAŻU (Aerodynamika praktyczna),** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1958, str. 318, cena 22 zł. Książka obejmuje podstawowe wiadomości z mechaniki lotu i techniki pilotażu, niezbędne przy szkoleniu pilotów samolotowych. Przeznaczona jest dla uczniów pilotów i instruktorów zrzeszonych w aeroklubach regionalnych i ośrodkach lotniczego szkolenia sportowego.

● **Jerzy Domański — TRANSPORT WOJSKOWY W PRZESTWORZACH,** Wydawnictwo MON (Biblioteczka Sowy), Warszawa 1964, str. 220, cena 12 zł. Książka zapoznaje nas z rozwojem i znaczeniem transportu lotniczego, podaje wiadomości o transporcie powietrznym w wojnie współczesnej. Ponadto dowiadujemy się z niej o postępie technicznym jako sprzymierzeńcu lotnictwa transportowego, o środkach przewozowych wojskowego lotnictwa transportowego, jak również o blaskach i cieniach transportu powietrznego.

● **Józef Zieleziński — VADEMECUM MECHANIKA SZYBOWCOWEGO,** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1959, str. 298, cena 20 zł. Praca podaje krótką charakterystykę oraz sposoby sprawdzania materiałów stosowanych przy budowie i naprawach szybowców. Równocześnie omawia narzędzia i przyrządy pomiarowe niezbędne do pracy mechanika szybowcowego. Ponadto podaje wskazówki i czynności związane z konserwacją i drobnymi naprawami szybowców oraz szereg tablic pomocniczych. Przeznaczona jest dla uczniów pomocników, mechaników i techników szybowcowych oraz instruktorów szybowcowych.

● **Janusz Zygierewicz — KOSMICZNA ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA,** (Biblioteczka Sowy), Wydawnictwo MON, Warszawa 1964, str. 208, cena 11 zł. Autor zapoznaje czytelnika z radiową łącznością kosmiczną, śledzeniem lotu i prowadzeniem pojazdów kosmicznych, liniami łączności Ziemia — pojazd kosmiczny, łącznością radiową ze sztucznymi satelitami Ziemi oraz łącznością międzyplanetarną.

● **Czesław Szczeciński — METEOROLOGIA DLA WSZYSTKICH,** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1963, str. 252, cena zł 20. Interesująco napisana praca, która może oddać duże korzyści tak samoukom, instruktorom jak również szefowi wyszkolenia w aeroklubie regionalnym.

ODMROŻENIA

Dr HENRYK KLIMEK

Warunki, w których niejednokrotnie przebywają lotnicy, sprzyjające odmrożeniom oraz pewne specyficzne i niespotykane na lądzie czynniki etiologiczne tego schorzenia, dają pełne prawo do osobnego ich omawiania. Czynnikiem współdziałającym głównie w powietrzu na dużych wysokościach jest głód tlenowy, spowodowany zmniejszającym się w miarę osiąganej wysokości ciśnieniem parcjalnym tlenu. Drugim zaś czynnikiem, charakterystycznym dla odmrożeń lotniczych, jest sprężone działanie niezwykle niskiej temperatury i gwałtownego ruchu powietrza, nie dającego się porównać z działaniem nawet dużego wiatru na lądzie. Zależnie od wysokości temperatura może wynosić od minus 40 do minus 54°C.

Szybkie odmrożenia powstałe na skutek gwałtownego działania bardzo niskiej temperatury są o tyle niebezpieczne, że po krótkotrwałym okresie pieczenia czy bólu następuje okres zupełnego braku czucia. Lotnik nie czując bólu w odmrożonej ręce nie zwraca na nią uwagi, co może spowodować ciężką postać schorzenia. Odmrożenia lotnicze natomiast dotyczą najczęściej właśnie rąk, a szczególnie palców dłoni.

Czynników, sprzyjających odmrożeniu, jest dużo i w zależności od sposobu ich działania możemy podzielić je na pewne grupy:

1) Czynniki meteorologiczne i klimatyczne, jak wilgotność powietrza lub opady atmosferyczne, wilgotność gleby, wiatr oraz szybkie zmiany temperatury;

2) Czynniki mechaniczne, utrudniające krążenie krwi, na przykład: ucisk na tkanki przez ciasne obuwie, ciasna odzież, ciasny hełm lotniczy, względnie ucisk części przyrządu rozmówniczego na uszy lub krtań, przymusowa pozycja ciała itp.;

3) Czynniki, obniżające miejscową oporność tkanek: długotrwałe przebywanie w jednej pozycji (bezruch) w otwartej albo nieszczelnej kabinie samolotu; miejscowy albo ogólny bezruch, spowodowany porażeniem lub niedowładem kończyny; miejscowe schorzenia kończyn; choroby tętnic i żył, żylaki, skrzepy, przebyte odmrożenia lub poparzenia, nadmierna potliwość nóg;

4) Czynniki obniżające ogólną odporność: anemia wrodzona lub wtórna na skutek zranienia, zła kondycja fizyczna, zmęczenie, bezsenność lub brak snu, głód względnie, pewne niedobory w pożywieniu (brak niektórych składników: tłuszczów, węglowodanów lub witamin), przygnębienie psychiczne oraz niedotlenienie tkanek na dużych wysokościach; ogólny niedorozwój fizyczny; zupełny brak zahartowania; alkoholizm, nikotynizm.

KLASYFIKACJA ODMROŻEŃ

I stopień: pstrokate zabarwienie skóry, czerwono sine plamy o różnych odcieniach, występujące na bladym lub sinawym tle. Występuje tu obrzęk skóry, swędzenie i pieczenie oraz różne zaburzenia czucia. Zmiany I stopnia z reguły nie pozostawiają śladów, czasem przez dłuższy czas występuje łuszczenie naskórka.

II stopień: Pojawiają się pęcherze, wypełnione przejrzystym płynem niekiedy nieco krwistym. Po kilku dniach płyn ten mętnieje i staje się lepki. Dno pęcherza jest bardzo wrażliwe na dotyk lub drażnienie substancjami chemicznymi, np. spirytusem. W okresie gojenia pokrywa się ono naskórkiem, bez wytworzenia się ziarniny i blizn. W przypadkach cięższych pęcherze mogą ogarniać całą stopę lub rękę i można je w całości zdjąć jak rękawiczkę.

III stopień: Martwica obejmuje całą grubość skóry, a niekiedy i głębiej leżące tkanki. Na skórze pojawiają się nieliczne wiotkie pęcherze z krwistą zawartością. Dno tych pęcherzy jest ciemno-fioletowe lub buraczkowe, nieczułe na dotyk i drażnienie spirytusem. W procesie gojenia rozwija się ziarnina, a następnie blizna.

IV stopień: Zmiany powierzchowne jak w III stopniu. Martwica jednak idzie w głąb, niszcząc ścięg w znaczny sposób zmniejsza strefę martwicy.

Pierwszą i zasadniczą czynnością przy udzielaniu pierwszej pomocy będzie ogólne ogrzewanie chorego, podanie mu gorącego napoju lub nieco wódki, następnie okrycie go kocami lub futrzaną kołdrą, obłożenie grzałkami i jak najszybsze przeniesienie do ciepłego pomieszczenia. Takie metody jak nacieranie śniegiem, do niedawna jeszcze gorąco polecane, są obecnie zarzucone, gdyż nacieranie śniegiem uraża tkanki, przedłuża działanie zimna i może spowodować infekcję beztlenowcową (tężec, zgorzel gazowa).

Przy zamarznięciu stosujemy w ciepłym pomieszczeniu sztuczne oddychanie, przy czym nie należy się obawiać jakoby zwiększonej kruchości odmrożonych tkanek. Jednocześnie z ogólnym ogrzewaniem należy stosować środki tonizujące: gorącą herbatę, kawę, alkohol w małych dawkach oraz środki nasercowe. Stosuje się także aktywne ogrzewanie odmrożonych części ciała w kąpieli o temperaturze około 18—20°, szybko wzrastającej do temperatury 37—40°, lecz nigdy większej.

Odmrożone tkanki myje się mydłem, stosując lekki masaż. Z chwilą pojawienia się krążenia krwi masaż należy zakończyć. Tkanki nacieramy spirytusem 70%, następnie stosujemy aseptyczny opatrunek i chory jest gotowy do dalszej ewakuacji. W warunkach polowych, gdy nie ma możności zastosowania kąpieli, stosuje się masaż, ale tylko w utajonym okresie odmrożenia lub w I stopniu, gdy brak jest pęcherzy. Masaż wykonuje się czystymi rękami, wytartymi spirytusem według ogólnych prawideł masażu, to jest od obwodu dośrodkowo w kierunku serca. Gdy krążenie powróci, należy skórę wytrzeć środkiem dezynfekcyjnym, ale nie preparatem barwikowym, ponieważ ten zaciera obraz kliniczny odmrożenia. Następnie należy założyć aseptyczny ciepły opatrunek (dużo waty lub waciaka).

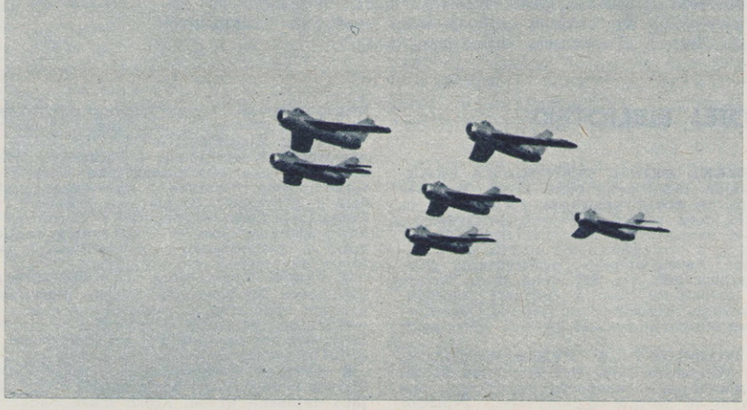
W transporcie należy dbać o ciepło. Środek lokomocji, służący do przewozu chorych, powien być ogrzewany. Stosuje się śpiwory, futrzane kołdry, koce, kożuchy i grzałki chemiczne.

Najlepszym środkiem leczniczym przeciwko odmrożeniom jest zapobieganie. Pogadanki, referaty, pokazy tablic, ryciny, przezrocza i filmy zapoznają każdego pilota z zagadnieniem odmrożeń, z przyczyną ich powstawania, czynnikami sprzyjającymi oraz ze sposobami zabezpieczenia się przed działaniem zimna i wilgoci. Duże znaczenie ma także profilaktyka indywidualna: hartowanie organizmu, odpowiednie odżywianie (dieta wysoko kaloryczna) i wzmożenie ogólnej odporności ustroju za pomocą racjonalnego trybu życia oraz odpowiednia odzież i obuwie (szczególnie).

Głównym elementem profilaktyki indywidualnej jest systematyczne i stałe hartowanie organizmu.

Duże znaczenie zapobiegawcze ma także sposób odżywiania. Dieta lotnika powinna być bogata w tłuszcze, a szczególnie w węglowodany (cukier). Te ostatnie mają olbrzymie znaczenie ze względu na to, że zwiększają w znaczny sposób tolerancję ustroju na działanie dużych wysokości. Z tego też względu jest bardzo wskazane podawanie na śniadanie lub też przed startem do wykonania zadania posiłków, składających się w przeważającej części z węglowodanów. Poza tym odporność organizmu na działanie zimna zwiększa podawanie witamin A, C i B-Komplex.

Myśliwce w locie zespołowym. Wyżej: Myśliwiec szkolno-trennigowy. Foto: WAF



POCZTA LOTNICZA

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Na życzenie Jana Jankowskiego z Chrzczonki w woj. warszawskim, Danuty Rydwańskiej z Torunia, Grzegorza Stasiaka ze Zduńskiej Woli, Ryszarda Kowalczyka ze Złotoryji, Tomasza Kapalskiego z Kraśnika, Andrzeja Woszczyka z Góry Puławskiej, Józefa Lisowskiego z Ostrowca Św. i Romana Burzyńskiego z Białośliwia w woj. bydgoskim podajemy adresy najbliższych im aeroklubów, w których mogą rozpocząć szkolenie lotnicze (spadochronowe, w tym do wojsk powietrzno-desantowych i szybowcowe, w tym do oficerskiej szkoły lotniczej): **Aeroklub Warszawski — Warszawa, ul. Miedzeszyńska 4; Aeroklub Łódzki — Łódź, ul. Piotrkowska 78; Aeroklub Pomorski — Toruń, Rynek Staromiejski 10; Aeroklub Lubelski — Lublin, Lotnisko Radawiec; Aeroklub Kielecki — Kielce, Lotnisko Masłów; Aeroklub Jeleniogórski — Jelenia Góra, ul. Bartka Zwycięzcy 1; Aeroklub Bydgoski — Bydgoszcz — ul. Pomorska 1a.**

*

Podajemy też adresy naszych Czytelników, którzy poszukują lub mają do odstąpienia numery „Skrzydlatej Polski" oraz innych czasopism: **Hubert Czaja — Nowy Dwór Gdański, ul. Robotnicza 10/1; Mieczysław Fina — Koniecpol, ul. Zachodnia 33, pow. Włoszczowa, woj. kieleckie; Jankowski Marek — Lubań Śl., ul. Łużycka 27a m. 2, woj. wrocławskie; Jan Gut — Mesna Szlachecka 18, p-ta Tuchów, pow. Tarnów; Józef Choszowski — Jawor, ul. Oś. Rob. 44, woj. wrocławskie.**

*

Stanisław Młynarski — Oświęcim, Bazyli Lisiewicz — Kotły, woj. białostockie. Zawód mechanika lotniczego można zdobyć w czasie zasadniczej służby wojskowej w Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych. Dokładnych informacji udzielają wszystkie komendy WKR i WKW.

Natomiast w cywilu mechaników i techników lotniczych kształcą Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53 (dawniej Technikum Budowy Silników). Przy szkole istnieje internat.

*

Stanisław Karski — Kraków. By dostać się do OSL, należy m. in. mieć poza sobą świadectwo dojrzałości i przeszkolenie lotnicze w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, organizowanego w aeroklubach. Innej drogi nie ma.

*

Janusz Pawłowicz — Szczawno Zdrój. Jeśli rzeczywiście, jak piszecie, macie w szkole możliwości założenia modelarni lotniczej (pomieszczenie, zgodę kierownictwa szkoły, odpowiednią grupę zainteresowanych), to radzimy napisać do Kierownika Propagandy Aeroklubu Jeleniogórskiego — Jelenia Góra, ul. Bartka Zwycięzcy 1, z prośbą o zainteresowanie się Waszymi planami i ewentualne udzielenie pomocy w założeniu modelarni lotniczej.

*

Andrzej Olszowy — Łódź. Pragnie nabyć kalendarzyk LOT-U na rok 1965 oraz prospekty reklamowe naszych linii lotniczych.

Jak nas poinformowano w PLL „LOT" żadne z tego rodzaju wydawnictw lotowskich, a więc i tu wymienione, nie są dostępne w wolnej sprzedaży. Ewentualnie na życzenie zainteresowanych Dział Reklamy i Wydawnictw Polskich Linii Lotniczych „LOT" — Warszawa, ul. Grójecka 17, przesyła pod wskazanym adresem swoje kalendarzyki (odpłatnie) i prospekty (bezpłatnie).

*

Jerzy Grelus — Kamienna Góra. Nie wysyłamy planów modeli lotniczych. O możliwościach ich nabycia pisaliśmy w porzednim numerze „Skrzydlatej Polski".

*

Krzysztof Gębicki — Kraków. Dziękujemy uprzejmie za wszystkie, liczne listy nadsyłane pod adresem naszej redakcji. Wiele z postulatów w nich zawartych staramy się sukcesywnie realizować na naszych łamach (chodzi o dokładne opisy techniczne rozmaitych konstrukcji, urządzeń i obiektów lotniczych). Niestety realizacja wielu z tych postulatów jest niemożliwa. Radzimy więcej korzystać z literatury i prasy fachowej, tak krajowej jak i zagranicznej.

*

Tadeusz Urbaniak — Szczecin. Z nadesłanej „kombinatki lotniczej" nie skorzystamy.

*

Zdzisław Parys — Wojnów. Na życzenie podajemy adres stacji Młodego Technika w stolicy — Warszawa, ul. Okrąg 3.

*

Urszula Mandziora — Zabrze. Klucz do rozwiązania radiowego komunikatu „Metszyb fala" znaleźć można w książce Czesława Szczecińskiego „Meteorologia dla wszystkich", dostępnej w większości księgarni, cena 20 zł.

*

Tadeusz Wolentowski — Starogard Gdański. W sprawie zakupienia drogą korespondencyjną książek o tematyce lotniczej prosimy pisać pod adresem: **Główna Księgarnia Wysyłkowa — Warszawa, ul. Nowolipie 4.**

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

W Paragwaju wprowadzono do obiegu serię „astronautyka", złożoną z ośmiu znaczków. Na znaczkach 10c i 30 c przedstawiona jest rakieta „Ranger VII" uderzająca w Księżyc; na znaczkach 15c i lotniczym 12,45 plus 8 g — moment wystrzelenia rakiety; na znaczkach 20c i lotniczym 20 plus 10 g. — pięć rakiet; na znaczkach 40c i lotniczym 18, 15 plus 9 g. — cztery rakiety i silnik rakietowy.

Wszystkie znaczki wydano zarówno w wersji ząbkowanej (reprodukujemy znaczki dla poczty zwykłej) jak i niezą bkowanej.

Bogusław Kurowski

KOŁA LOTNICZE PRACUJĄ

ZIMĄ O JESIENI

Mimo że jeszcze panuje zima, już dzisiaj wiemy o założeniach tegorocznych Święta Latawca. Do organizacji tej cieszącej się olbrzymim powodzeniem imprezy, poza Aeroklubem PRL i ZSS Społem włączyła się Centrala Rolniczych Spółdzielni. Pozwoli to na rozszerzenie zawodów latawcowych na teren wiejski.

Wstępnie zostały nawet już ustalone terminy zawodów na poszczególnych szczeblach. Zawody latawcowe powiatowe rozegrane zostaną w dniu 19 września, wojewódzkie — 26 września, a impreza centralna w Warszawie w dniu 2—3 października.

W celu zabezpieczenia w materiały do budowy latawców podjęte zostały kroki w celu przygotowania przez Wytwórnię Prefabrykatów Modelarskich Aeroklubu PRL w Krośnie odpowiedniej ilości zestawów do budowy latawców.

W tegorocznym Święcie Latawca wziąć mają udział przedstawiciele zagraniczni — reprezentanci spółdzielczości w Anglii, Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Szwecji, Węgier i Związku Radzieckiego. Będzie to, można śmiało powiedzieć, pierwsze Międzynarodowe Święto Latawca.

Jakie zadania wynikają z tak szeroko zakrojonego w bieżącym roku Święta Latawca? Organizatorami wielu imprez na szczeblu powiatowym będą koła lotnicze, bądź też wspólnie kilka kół. Wiele kół zadania te zrealizuje na pewno bardzo dobrze, inne przy pomocy aeroklubów regionalnych i odpowiednich jednostek ZSS będą współorganizatorami tych imprez. Najważniejszym zadaniem będzie przygotowanie własnych latawców, trening i godne reprezentowanie barw koła na zawodach.

Do jesiennych zawodów latawcowych jest jeszcze wiele czasu, ale warto pomyśleć o nich już dzisiaj.

KILKA SŁÓW O FILMACH AEROKLUBU PRL

Wydział Filmu i Foto Aeroklubu PRL opracował już wiele filmów lotniczych. Są to przeważnie krótkometrażowe reportaże przeznaczone dla młodzieży zrzeszonej w kołach lotniczych.

Z tytułów jakie ukazały się w ubiegłym roku polecamy, tym którzy jeszcze nie widzieli, film pt. „Pilot Edward Makula". Jest to reportaż z akcji ratunkowej lotnictwa sanitarnego w czasie zimy. Wypadkowi uległ taternik i nasz najlepszy pilot szybowcowy na pokładzie śmigłowca spieszy mu z pomocą.

W ostatnim czasie ukazały się również nowe filmy:

„Samoloty Świata" — film opracowany z materiałów archiwalnych. Zainteresuje on wszystkich sympatyków lotnictwa. Jest przeglądem konstrukcji lotniczych od Lilienthala, poprzez samoloty I Wojny Światowej, samoloty okresu międzywojennego, aż do najnowszych osiągnięć techniki lotniczej jak „Phantom", X-15 czy radzieckie samoloty pokazane na pokazie w Tuszyno.

„Radzieccy Spadochroniarze" — film o skoczkach spadochronowych. Zawiera on również pasjonujący reportaż z pokazów radzieckich wojsk powietrzno - desantowych. Film opracowany na podstawie materiałów radzieckich.

„Lotnictwo Gospodarcze" — reportaż z prac Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych. Samoloty znajdują coraz częściej zastosowanie w ochronie roślin uprawnych, lasów i w innych pracach gospodarczych.

★

Kopie filmowe koła lotnicze mogą wypożyczać z aeroklubów regionalnych wraz z aparatem projekcyjnym bądź też w celu wyświetlenia na własnym, szkolnym projektorze. Ostatnie trzy filmy rozesłane zostały na razie do aeroklubów w miastach wojewódzkich.

Warto przypomnieć, że koła powinny organizować projekcje nie tylko dla swoich członków ale całych szkół.

Polecamy.

(Ż)

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

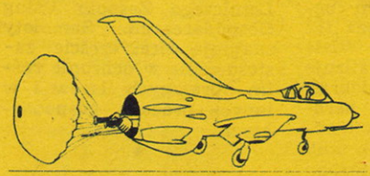
Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 531 E-60

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

NOWY REKORD CONRADA

Wielokrotny rekordzista, amerykański 61-letni pilot Max Conrad, pobił znów niedawno nowy rekord, przelatując w dniach 24—26.XII. ub. r. na swym Piper „Twin-Comanche" z Afryki Południowej na Florydę (USA). Odległość lotu nad Atlantykiem — 12 660 km. Czas lotu — 58 godz. 47 min. Na zdjęciach: Max Conrad i jego maszyna.

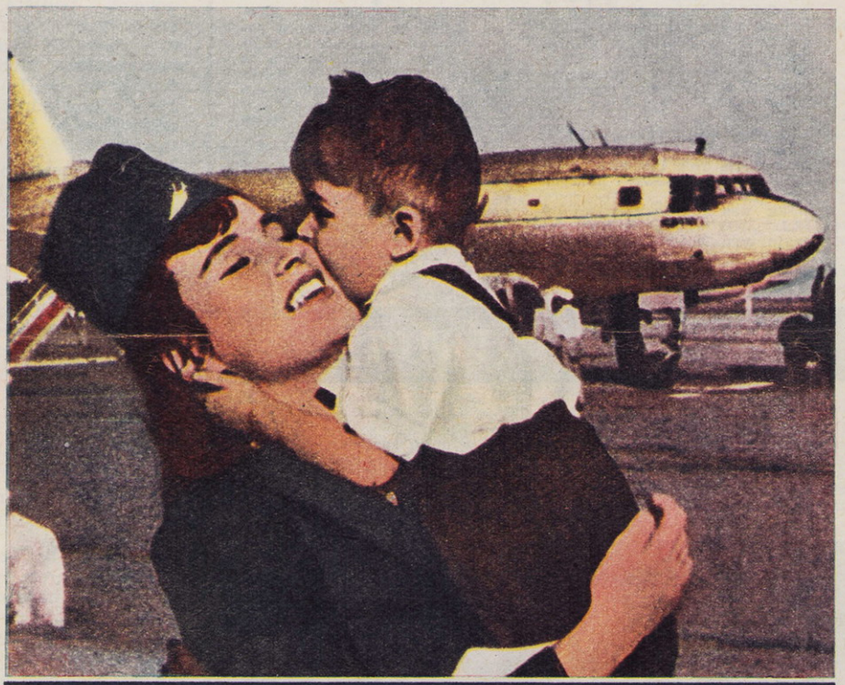
Foto: „Air et Cosmos"



AN - 24 DLA LIBANU

Libańskie przedsiębiorstwo Lebanese Air Transport zakupiło w Związku Radzieckim samolot komunikacyjny Antonow An-24B. Oto An-24B w barwach libańskich na lotnisku w Bejrucie. *Foto: „The Aeroplane and Commercial Aviation News"*

MAMA PRZYLECIAŁA!



Scena z radzieckiego lotniska: stewardessa „Aerofłotu" po powrocie z lotu zagranicznego wita się ze swym synkiem, który wyszedł po nią na lotnisko. *Foto: „Graždanskaja Awiacja"*

„MAYFLOWER-II"

Jednym z amerykańskich sterowców, używanych do celów reklamowych, jest widoczny na zdjęciu „Mayflower II", własność zakładów „Goodyear". Prędkość maksymalna 100 km/h

RAKIETY W MARSZU

Radzieckie rakiety w drodze na stanowiska startowe, podczas ćwiczeń zimowych. *Foto: „Krasnaja Zwiezda"*

PO KATASTROFIE

Widoczna na zdjęciu przesieka w zwartej ścianie lasu zrobiona została przez samolot naddźwiękowy F-104 zachodnioniemieckiego lotnictwa, który runął na ziemię wskutek defektu silnika. Pilot zdążył użyć katapulty i uratował się. *Foto: „Flugwelt"*

Z ZAGRANICY

Astronautyka

✱ **USA** wysłały w dniu 19. I. br. z bazy na przylądku Kennedy'ego pustą dwumiejscową kabinę kosmiczną „Gemini". Zgodnie z programem trzytonowa kabina wyrzucona z pomocą rakiety „Titan-2" opadła do Atlantyku na spadochronie po 19 minutach lotu w odległości przeszło 3 tys. km od miejsca startu. Na pustych fotelach, przeznaczonych dla astronautów, umieszczono dwa 72-kilogramowe pudła z aparaturą elektroniczną. Wykonywały one automatycznie czynności, które program przyszłych lotów przeznacza astronautom. Program „Gemini" jest opóźniony obecnie o półtora roku.

✱

✱ **W dniu** 11 stycznia wprowadzony został w ZSRR na orbitę kolejny sztuczny satelita Ziemi „Kosmos-52". Apogeum orbity — 304 km, perigeum — 205 km. Kąt nachylenia orbity w stosunku do płaszczyzny równika wynosi 65 stopni. Nadajnik radiowy pracuje na częstotliwości 19,995 Megaherca. Mikroksiężyc wyposażony jest oprócz tego w aparaturę służącą do dokonywania ścisłych pomiarów elementów orbity oraz w urządzenia przekazujące na Ziemię dane dotyczące pracy przyrządów i aparatów.

✱

✱ **Zapowiadane** wystrzelenie brazylijskiej rakiety meteorologicznej zostało odroczone aż do lipca br., gdyż przygotowania do tego eksperymentu nie zostały jeszcze zakończone.

✱

✱ **Wydany** został w Leningradzie, pod redakcją członka Akademii Nauk ZSRR, prof. J. Fiedorowa, album zdjęć wykonanych przez radzieckich kosmonautów podczas ich lotów kosmicznych. Album, zatytułowany „Nasza planeta z Kosmosu", zawiera 20 kolorowych zdjęć powłoki z chmur, otaczającej naszą planetę oraz zaopatrzony jest w obszerny komentarz naukowy, opracowany w języku rosyjskim i angielskim.

✱

✱ **Jak podano** w Moskwie, ciąg rakiety nośnej trzyosobowego statku kosmicznego „Woschod-1" wynosił 650 ton, tj. był o 50 ton większy od ciągu rakiety statków typu „Wostok". Rakieta „Woschodu" miała 7 silników napędowych, tj. o jeden więcej niż rakieta „Wostoków". „Woschod-1" ustanowił dwa rekordy absolutne i cztery światowe.

Militaria

✱ **We Francji** wstrzymano loty wojskowych odrzutowców „Etendard-IV" z powodu serii wypadków, którym samoloty te uległy w ostatnim czasie. Od początku roku rozbiły się trzy maszyny tego typu. Konstruktorzy czekają na wyniki śledztwa, które ma wykazać czy katastrofy zostały spowodowane wadami konstrukcji.

✱

✱ **Z Djakarty** doniesiono, że dnia 5. I. br. w zachodniej części Jawy dokonano udanej próby z wystrzeleniem dwustopniowej rakiety naukowej. Źródła indonezyjskie podają, że rakieta skonstruowana została przez siły lotnicze tego kraju.

✱

✱ **Jednostki** lotnictwa Chińskiej Republiki Ludowej zestrzeliły 10.I.br. wyprodukowany w USA samolot szpiegowski U-2, wchodzący w skład sił lotniczych kliki czangkaiszekowskiej. Samolot ten, który wtargnął na terytorium północnych Chin, jest już czwartym z kolei U-2, zestrzelonym przez lotnictwo chińskie.

POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES

LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 37 ● LUTY 1965

ROK NOWYCH ROCZNIC

MINIONY rok przyniósł nam wiele ważnych wydarzeń, uroczystości, rocznic. Przeszedł do historii jako rok Dwudziestolecia Polski Ludowej i Sześćsetlecia Uniwersytetu Jagiellońskiego. Jednocześnie odbyło się w naszym kraju wiele ważnych imprez międzynarodowych, z których na wymienienie szczególnie zasługują: Kongres Miast Bliźniaczych oraz doroczne Międzynarodowe Targi Poznańskie.

Na wszystkie te uroczystości, kongresy, imprezy zjechało z całego świata dużo zagranicznych gości — naukowców, polityków, kupców, przemysłowców i dziennikarzy. Wielu z nich przybyło samolotami Polskich Linii Lotniczych LOT, wielu korzystało następnie z naszych krajowych połączeń. Stworzyło to dla personelu latającego i naziemnego PLL LOT wiele dodatkowych obowiązków, ale także sporo satysfakcji. Szczególną — zyskali pracownicy krakowskiego oddziału PLL LOT, którzy otrzymali od Senatu Uniwersytetu Jagiellońskiego pamiątkowy „Medal Sześćsetlecia", w dowód uznania za sprawny transport jubileuszowych gości.

Rok bieżący przyniesie nam również wiele interesujących imprez i rocznic, na które przybędą goście z całego świata. Na pierwszym miejscu trzeba wymienić obchody Siedemsetlecia Warszawy. Rocznica to mocno okrojona, jako, że już w dziesiątym wieku na prawym brzegu Wisły, na Starym Bródnie powstał gród warowny, którego mieszkańcy trudzili się wypalaniem żelaza w tak zwanych dymarkach. Wypadałoby więc czcić Millenium stolicy, historycy jednak przyjęli za datę narodzin Warszawy rok 1265, w którym miasto nasze stało się siedzibą książąt mazowieckich.

W lutym przybędą na Międzynarodowy Konkurs Szopenowski najlepsi pianiści i jurorzy z trzydziestu krajów Świata. Wielu z nich skorzysta z zagranicznych połączeń PLL LOT, a potem z krajowych dla odwiedzenia — już w charakterze turystów — starego Krakowa, Gdańska, Wrocławia, Szczecina, Poznania. Liczne uroczystości i rocznicowe imprezy odbędą się także na naszych Ziemiach Zachodnich i Północnych, które po wiekach niewoli powróciły do Ojczyzny. W roku 1965 mija właśnie dwudziesta rocznica ich wyzwolenia. Centralne uroczystości Roku Zwycięstwa odbędą się we Wrocławiu. Przy okazji przybędzie do Szczecina, Gdańska, Olsztyna wielu turystów i gości, którzy uświetnią swą obecnością wielkie święto tych miast i ziem okolicznych. Dodajmy tu jeszcze, że czeka nas, jak co roku, poważny napływ gości z okazji Międzynarodowych Targów Książki i Międzynarodowych Targów Poznańskich oraz Festiwalu Piosenki w Sopocie.

Warto zwrócić także uwagę na stale rosnący napływ turystów do atrakcyjnych rejonów naszego kraju — w Tatry i Karkonosze, do Ziemi Lubuskiej i Krainy Tysiąca Jezior, na pola Grunwaldu i Bursztynowe Wybrzeże. I ten rok przyniesie nam dalsze osiągnięcia w tej dziedzinie. Szczególną rolę odegrają specjalnie zakupione przez zagraniczne biura podróży rejsy polskimi samolotami.

Personel latający i naziemny Polskich Linii Lotniczych LOT uczyni niewątpliwie wszystko aby jak najlepiej przygotować się do czekającego sezonu rocznicowego i turystycznego — doświadczenia lat ubiegłych i wyciągnięte z nich wnioski pomogą w dalszym umocnieniu opinii, że podróż polskim samolotem jest nie tylko wygodna i szybka, ale także przyjemna.

ГОД НОВЫХ ГОДОВЩИН

Минувший год принес нам много важных событий, торжеств и годовщин. В анналы истории нашей страны этот год записался, как год Двадцатилетия Народной Польши и шестьсотлетия Ягеллонского университета. Одновременно в нашей стране состоялось много важных международных мероприятий, из которых в первую очередь стоит отметить Конгресс городов — близнецов и Международную Познаньскую Ярмарку.

На все эти торжества, конгрессы и другие мероприятия прибыло со всех уголков земного шара много зарубежных гостей — научных работников, политических деятелей, коммерсантов, промышленников, журналистов. Многие из них прилетели самолетами Польских авиационных линий „ЛОТ".

Также и текущий, 1965 год несет нам много интересных годовщин и мероприятий, на которые приедут гости со всего света. В первую очередь следует отметить 700-летие Варшавы.

В Феврале в Варшаву приедут на Международный конкурс им. Ф. Шопена лучшие пианисты и члены жюри из 30 стран мира. Многие из них несомненно воспользуются международными линиями ЛОТ, а затем и внутренними линиями, чтобы в качестве туристов посетить древний Краков, Гданьск, Вроцлав, Щецин, Познань. Многочисленные мероприятия состоятся также на наших Западных землях, которые после многовековой неволи в 1945 году были воссоединены с остальной территорией Польши. В 1965 году будет отмечаться двадцатилетие освобождения этих земель и их воссоединения. Центральные торжества Года Победы будут проведены также и во Вроцлаве. В Щецин, Гданьск, Ольштин приедут многочисленные гости и туристы, чтобы вместе с нами отпраздновать эту радостную годовщину. При всем этом нельзя забывать, что — как и в предыдущие годы — ждет нас посещение большого количества гостей по случаю Международной книжной ярмарки, Международной Познаньской ярмарки и Фестиваля песни в Сопоте.

Обращает на себя внимание постоянно растущий приток туристов в наиболее интересные и привлекательные районы нашей страны — в Татры и Карконоши, на Любусскую землю и в Страну тысячи озер, на поля Грюнвальдского побоища и на Янтарный берег. В этой области ждут нас серьезные задачи, с которыми мы постараемся справиться.

Летный и наземный персонал Польских авиационных линий ЛОТ сделает все, что в его силах, чтобы самым лучшим образом приготовиться к предстоящему сезону. Опыт минувших лет и приложенные старания позволят нам еще больше укрепить известное мнение: путешествовать польским самолетом можно не только быстро и удобно, но и приятно.

THE YEAR OF NEW ANNIVERSARIES

MANY important events, celebrations and anniversaries took place last year. It was a historical year — first of all because of the Twentieth Anniversary of the Polish People's Republic and secondly on the occasion of the 600th Anniversary of the Jagielloński University. At the same time many important international meetings took place in Poland out of which the Congress of the so called „Twin Towns" and the yearly International Poznań Fair should be mentioned.

All these festivals, congresses and other events were attended by many foreign visitors from different countries — among them were scientists, politicians, businessmen, manufacturers and journalists. Many of them travelled by Polish Airlines LOT on international and domestic routes. This created of course some supplementary duties for the flight and ground personnel of the Polish Airlines LOT but it gave them at the same time a lot of personal satisfaction. The Kraków Branch of Polish Airlines LOT distinguished itself for the good organisation of transportation of the jubilee guests and received in reward a comemorative 600th Anniversary Medal from the Senate of the Jagielloński University.

The recent year will bring us quite a number of interesting events and anniversaries too and many visitors from all parts of the world are expected.

First of all the 700th Anniversary of Warsav should be mentioned. This anniversary is greatly reduced, as already in the tenth century on the right bank of Vistula, in Stare Bródno, a fortified citadel stood up. Its inhabitants busied themselves with smelting iron in smouldering ovens. A „Millenium" should be really celebrated, however the historians took into consideration the date of 1265 as the year of Warsaw's birth, when the Dukes of Mazowsze established in our town their residence.

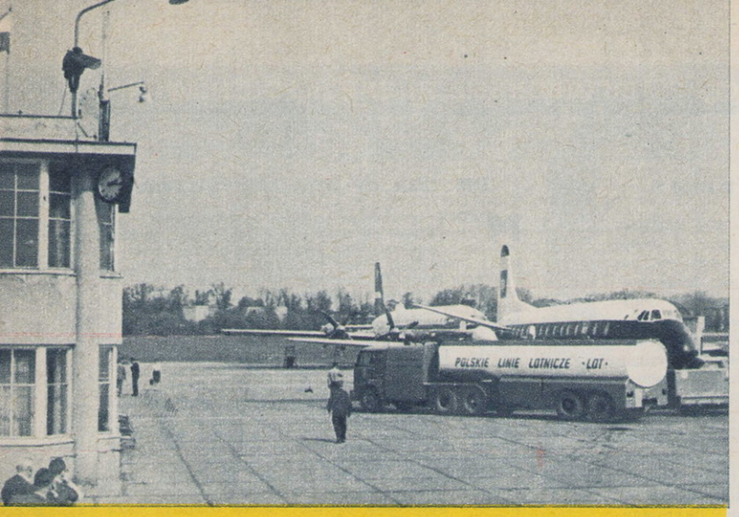
In February the most gifted pianists and jurors from thirty various countries will arrive to Warsav in view of taking part in the 7th International Chopin Piano Competition. Many of them will fly by LOT first on international and then on domestic routes. They will visit old Cracow, Gdańsk, Wrocław, Szczecin and Poznań. Many anniversary celebrations will be held in the Western and Northern regions of Poland, which after many years of captivity returned to Poland. In 1965 their 20th anniversary of freedom will be celebrated. The central festivitiens of the Year of Victory will as well take place in Wrocław. On the occasion quite a number of tourists and visitors will arrive to Szczecin, Gdańsk and Olsztyn and will take part in the great feast of these towns and the attached surroundings. It is worth mentioning that we are awaiting as well a great inflow of visitors for the International Book Fair, the International Poznań Fair and the Sopot Song Festival.

The steadily growing number of tourists visiting the attractive regions of our country is of no minor importance. They visit Polish mountains Tatry and Karkonosze, they go to the lovely parts of Western Poland, they visit the region of Thousand Lakes, the battlefields of Grunwald and our sea-shores. The recent year will bring us further achievements.

The flight and ground personnel of Polish Airlines LOT will certainly do the utmost to be well on guard when the time of greater activity, due to the anniversaries and tourist flow, will come.

Thanks to the experiences of the past years and the drawn out conclusions, one can be certain that it will be possible to establish among the passengers the opinion that travelling by Polish Airlines LOT does not only mean comfort and speed but is very pleasant as well.

Po dalekich rejsach samoloty poddawane są skrupulatnym zabiegom i badaniom. **Foto: M. Kobrzyński**



Tankowanie paliwa. Nowoczesna cysterna podjeżdża do samolotu i ruszają pompy. Tym razem „pokarm" na drogę otrzymuje maszyna angielskich linii lotniczych BEA. W kolejce czeka polski samolot.

Przegląd silnika. Badania i pomiary dokonywane są przy użyciu najczulszych instrumentów (foto niżej).

Na zdjęciach od góry: Trzeba również przeprowadzić kontrolę świateł sygnalizacyjnych samolotu. Przy okazji popatrzcie — jakże ogromne są stateczniki Ił-18.

Obsługa startowa. Drugi od prawej kierownik zmiany Kazimierz Huszczanowski.

O różnych porach dnia, a czasem w nocy powracają do portu lotniczego na Okęciu rejsowe samoloty. Załoga i pasażerowie opuszczają maszynę, którą obejmuje w swoje władanie ekipa techniczna. Następuje drobiazgowy przegląd techniczny silników, urządzeń nawigacyjnych, radiowych, całej skomplikowanej aparatury. Praca ta wymaga uwagi, drobiazgowej zapobiegliwości. A przecież nie zawsze świeci słońce i jest ciepło, czasem marzną ręce, bo w rękawiczkach nie wszystko da się zrobić.

ZGADUJ – ZGADULA

OSTATNIO odbyła się w Budapeszcie interesująca impreza quizowa pod hasłem „LOTem dookoła świata", zorganizowana staraniem naszego reprezentanta, Andrzeja Trojanowskiego. Była to już druga Zgaduj-Zgadula poświęcona zagadnieniom PLL LOT.

Do imprezy przygotowano się bardzo starannie. Przekazane przez warszawski Dział Reklamy materiały informacyjne zostały przetłumaczone na język węgierski i powielone w 250 egzemplarzach. Wszyscy uczestnicy Zgaduj-Zgaduli mogli się więc do niej odpowiednio przygotować. Na kilka dni przed imprezą zorganizowano konferencję prasową z udziałem przedstawicieli dzienników, agencji, radia i telewizji, którzy następnie zamieścili obszerne artykuły i wzmianki w programach.

I oto wreszcie Zgaduj-Zgadula. W salach Ośrodka Kultury Polskiej zebrało się ponad 200 osób — przeważała młodzież, choć nie brakło i dorosłych. W jury zasiedli przedstawiciele Węgierskich Linii Lotniczych „Malev", Węgierskiego Klubu Lotniczego, Ośrodka Kultury Polskiej i LOTu. Eliminacje były trzystopniowe. W pierwszej wzięło udział 170 osób, w drugiej 30, a do finału zakwalifikowało się 10 uczestników. Pytania były zredagowane bardzo ciekawie i pomysłowo. Wielu uczestników odpowiadało także po polsku — byli to słuchacze kursów naszego języka, prowadzonych w Ośrodku.

Pierwsze miejsce i bezpłatny bilet do Polski i z powrotem uzyskała Ida Mersich, dziewięciu kolejnych laureatów otrzymało cenne podarunki LOTowskie. Były również liczne nagrody pocieszenia, a także specjalna premia dla najmłodszego uczestnika konkursu.

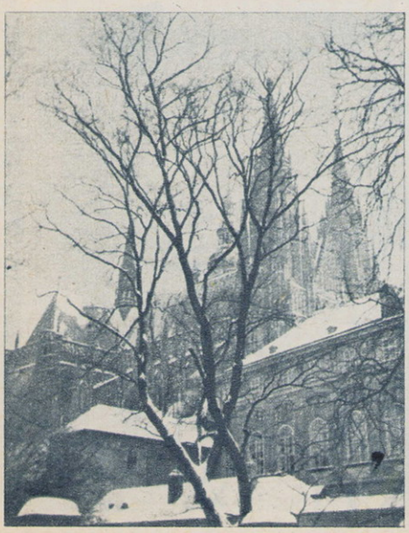
Impreza bardzo się podobała, zyskała żywy oddźwięk w prasie i w dużym stopniu przyczyniła się do rozreklamowania historii i usług PLL LOT.

Laureatka konkursu, Ida Mersich. Po powrocie z Polski spotka się w Ośrodku z młodzieżą i opowie o wrażeniach z naszego kraju.

ZIMOWE WYCIECZKI LOTNICZE

ZAGRANICZNE wycieczki lotnicze cieszą się coraz większą popularnością w Polsce i to nie tylko latem. W sezonie zimowym 1964/65 krajowe biura podróży ogłosiły ponad 25 programów wycieczek samolotowych. Przewidują one krótkie zwiedzenie (od dwóch do pięciu dni) jednej lub więcej stolic europejskich. Niektóre trasy są bardzo urozmaicone: np. Warszawa — Praga — Budapeszt — Bukareszt — Sofia — Berlin — Warszawa.

Szczególnym powodzeniem cieszą się wycieczki weekendowe (odloty w piątki lub soboty — powroty w niedziele lub poniedziałki). Najwięcej turystów zwiedzi Pragę, Budapeszt, Moskwę, Berlin. Na zdjęciu: Praga w zimowej szacie.



NOWE MUNDURY PLL LOT

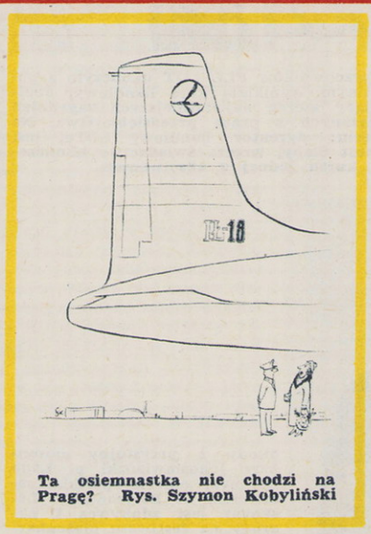
Wspominaliśmy już o nich w stałej rubryce „Co słychać w Locie". Dziś prezentujemy dalsze zdjęcia nowych modeli mundurów służbowych LOT-u. Wykonała je „Moda Polska", wprowadzając kilka zmian w kroju i w dodatkach. Jest to propozycja, w chwili obecnej mundury zdają praktyczny egzamin. Uwagi użytkowników zostaną następnie przekazane projektantom i dopiero wtedy powstanie ostateczna forma kostiumów, płaszczy i ubrań.

Nowe mundury LOT-u różnią się od dawnych kilkoma szczegółami. Oto marynarki męskie są jednorzędowe, skrojone według najnowszych wymagań mody. Jedynie damskie płaszcze posiadają dwurzędowy układ guzików, które również uległy zasadniczej zmianie. Nie są już błyszczące — jak dotychczas — wykonane z mas plastycznych, lepiej i estetyczniej harmonizują z całością stroju.

Zmianie uległa również wielkość dystynkcji. Są one nieco mniejsze i bardziej eleganckie.

SAMOLOT-AUTOBUS

Ta grupa turystów skorzystała z tak zwanej komunikacji wiązanej. Z Warszawy do Krakowa samolotem, a potem dalej do Zakopanego i w Tatry Słowackie — autokarem. W ciągu jednego dnia znaleźli się w Tatrzańskiej Łomnicy, oszczędzając cenny czas urlopu.



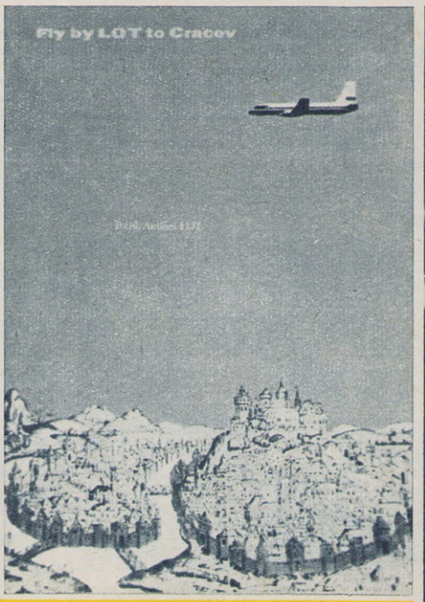
Ta osiemnastka nie chodzi na Pragę? Rys. Szymon Kobyliński

Wśród reklamowych upominków LOT-u wielkim powodzeniem cieszą się podręczne torby lotnicze. Wykonane są z granatowego plastyku.

KONKURSOWE PLAKATY

Ostatnio został rozstrzygnięty konkurs na plakat tak zwanego „6-poolu", zorganizowany przez warszawskie Wydawnictwa Artystyczno-Graficzne, na zlecenie Działu Reklamy PLL LOT. W konkursie wzięło udział sześciu zaproszonych artystów plastyków. Ich zadaniem było opracowanie plakatu, który by w atrakcyjny sposób reklamował wspólne usługi, świadczone przez towarzystwa lotnicze krajów socjalistycznych. Jury konkursu, pod przewodnictwem Bohdana Bocianowskiego oraz z udziałem kierownika Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT, Piotra Grudzińskiego, przyznało pierwszą nagrodę pracy Waldemara Świerzego.

Zamieszczamy obok reprodukcje konkursowych plakatów „6-poolu" — prace Waldemara Świerzego (podróżny z walizką), Wiktora Górki (baloniki) i Gustawa Majewskiego (lecący fotel). Niżej znajdują się prace krakowskich plastyków — konkursowe plakaty PLL LOT, a wśród nich praca M. Tokarczyk (szopka) nagrodzona pierwszą nagrodą.



Zdjęcia: M. Kobrzyński (11), J. Woydyłło (4), Z. Jóźwiak (1), W. Pawelec (1), arch. (1).

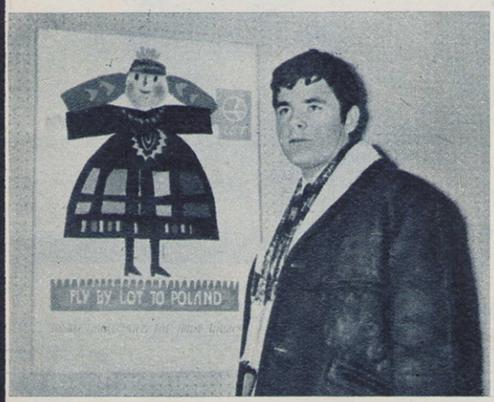
KRONIKA LOTU

Słynna polska pianistka, Barbara Hesse-Bukowska, z zadowoleniem opiera głowę o wygodny fotel w samolocie, na którego pokładzie odbędzie podróż z Warszawy do Moskwy.

Delegaci Senegalu i Madagaskaru, przed odlotem z Paryża do Warszawy na Kongres Miast Bliźniaczych, zgromadzili się w biurze LOTu na lotnisku Le Bourget, aby odebrać dokumenty i upominki przygotowane dla nich przez naszego reprezentanta w Paryżu. Drogę do Warszawy odbyli delegaci polskim samolotem (z prawej).

Dawny dyrektor naczelny PL LLOT, p. Jan Krzywicki, odleciał naszym samolotem do Kairu, skąd udał się do Etiopii dla objęcia stanowiska ambasadora PRL. Na zdjęciu niżej: ambasador (z lewej) w poczekalni odlotowej na Okęciu.

29 pracowników PLL LOT ukończyło z pomyślnym wynikiem kurs handlowy, obejmujący szereg najistotniejszych zagadnień związanych z pracą przedsiębiorstwa. Na zdjęciu: dyrektor handlowy LOTu, inż. Robert Słaby, wręcza świadectwo ukończenia kursu jednej z absolwentek.



Młody i przystojny piosenkarz jugosłowiański p. Lado Leskovar odleciał polskim samolotem do Belgradu. P. Leskovar jest zdobywcą I nagrody na festiwalu piosenkarskim, który odbył się w roku ubiegłym w Opatiji (foto z lewej).

Zespół Filharmonii Narodowej, szeroko znany poza granicami kraju, udaje się na kolejne tournée artystyczne po Anglii samolotem Polskich Linii Lotniczych LOT (foto z prawej).

Dobrze jest zacząć podróż w rytmie tanecznym. Sposób ten lansuje sympatyczna para egzotycznych studentów, tańcząc na tarasie, oddzielającym poczekalnię odlotową od płyty lotniska. Za parę minut samolot LOTu zabierze ich do Rzymu (foto wyżej).

POD ZNAKIEM SZOPENA

W tym miesiącu powitamy w Warszawie uczestników i jurorów z trzydziestu krajów świata, którzy przybędą na jubileuszowy, dziesiąty z kolei Międzynarodowy Konkurs Szopenowski. Spodziewany jest także przyjazd wielu poważnych krytyków muzycznych i dziennikarzy.

Znaczna ilość konkursowych gości przybędzie między innymi na pokładach samolotów PLL LOT. Niektórzy zapowiedzieli dalsze przeloty na liniach krajowych. Ich uwadze poświęcamy kilka szopenowskich zdjęć, na których widzimy Pałac Ostrogskich przy ul. Tamka, w którym mieści się Instytut Szopenowski, dom urodzin kompozytora w Żelazowej Woli, pomnik w Łazienkach i jeden z koncertowych fortepianów.

Zdjęcia: M. Kobrzyński (7), J. Woydyłło (4), W. Sławny (1)

NASZE STEWARDESSY

— Było to przed blisko pięcioma laty — mówi pani Ewa Orłow. — Szykowałam się właśnie do egzaminu magisterskiego i całymi dniami przesiadywałam w bibliotece Szkoły Głównej Służby Zagranicznej. Pewnego dnia weszła woźna i wywołała mnie na korytarz. „Proszą panią do dziekanatu — powiedziała. — To jakaś pilna sprawa. Jest tam jakiś mężczyzna w granatowym mundurze...” Nieco zaskoczona, zjawiłam się w sekretariacie dziekana. Rzeczywiście, czekano tu na mnie. Po insygniach poznałam, że to ktoś z LOT-u. Okazało się, że Dział Kadr zwrócił się do uczelni o wytypowanie kandydatek na stewardessy i... wybór padł między innymi na mnie.

Początkowo sądziłam, że skończy się na pracy tłumacza, ale przeszłam szczęśliwie przez wszystkie próby i zaczęłam latać. Minęła trema pierwszych samodzielnych lotów, przybywało doświadczeń i mogłam wreszcie powiedzieć, że tego rodzaju praca bardzo mi odpowiada.

— A pasażerowie?

— Są rozmaici, jak zwykle bywa. Większość jednak odnosi się do nas uprzejmie, a nawet przyjaźnie. Lubię zresztą wszystkich, nawet tych grymaśnych i dokuczliwych. To duża satysfakcja, jeśli taki pasażer — dobrze obsłużony — uśmiechnie się, rozchmurzy i powie na pożegnanie „dziękuję”. Jest jednak pewna kategoria podróżnych, którzy wymagają szczególnej opieki. To ci, którzy udają się po raz pierwszy w życiu w daleką drogę za ocean do dawno nie widzianych rodzin. Są niespokojni, zalęknieni, zdarza się, że nie chcą wypuścić z rąk pakunków, trzymają je kurczowo na kolanach. Boją się czekającego ich świata, wielu chce zaraz wracać, żałuje decyzji wyjazdu. Pewnego razu miałam na pokładzie siedmioletnią dziewczynkę, sierotę. Leciała do Stanów, do swej jedynej krewnej, nie znanej ciotki. Była przerażona. Zajęłyśmy się nią, umyłyśmy jej buzię, uczesałyśmy. Zaczęła się do nas uśmiechać. Dopiero w Londynie zaczął się prawdziwy kłopot — mała nie chciała wysiąść z samolotu. Płakała, trzymała się kurczowo mojej szyi, wołała, że nigdzie ode mnie nie odejdzie, że będzie z nami wszędzie latać, bo nikt nie był jeszcze dla niej tak dobry.

Musiałam ją jednak przekazać stewardessie naziemnej. I nie ma co ukrywać — płakałyśmy razem z tą Angielką i z małą pasażerką. To było dla mnie niezapomniane przeżycie. Nauczyło mnie ono wiele, że właśnie dobrocią, miłym uśmiechem, czasem krótkim słówkiem lub dowcipem można zdziałać ogromnie wiele, uprzyjemnić pasażerom podróż.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 226, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 6 (709) z 7. II. 1965 tygodnika „Skrzydlata Polska”.